

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Historischer Verein des Kantons St. Gallen
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons St. Gallen
Band: 146 (2006)

Artikel: Rorschach - St. Gallen - Winterthur : zwischen 170-jähriger Eisenbahngeschichte und Zukunft
Autor: Heer, Anton
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946246>

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](#)

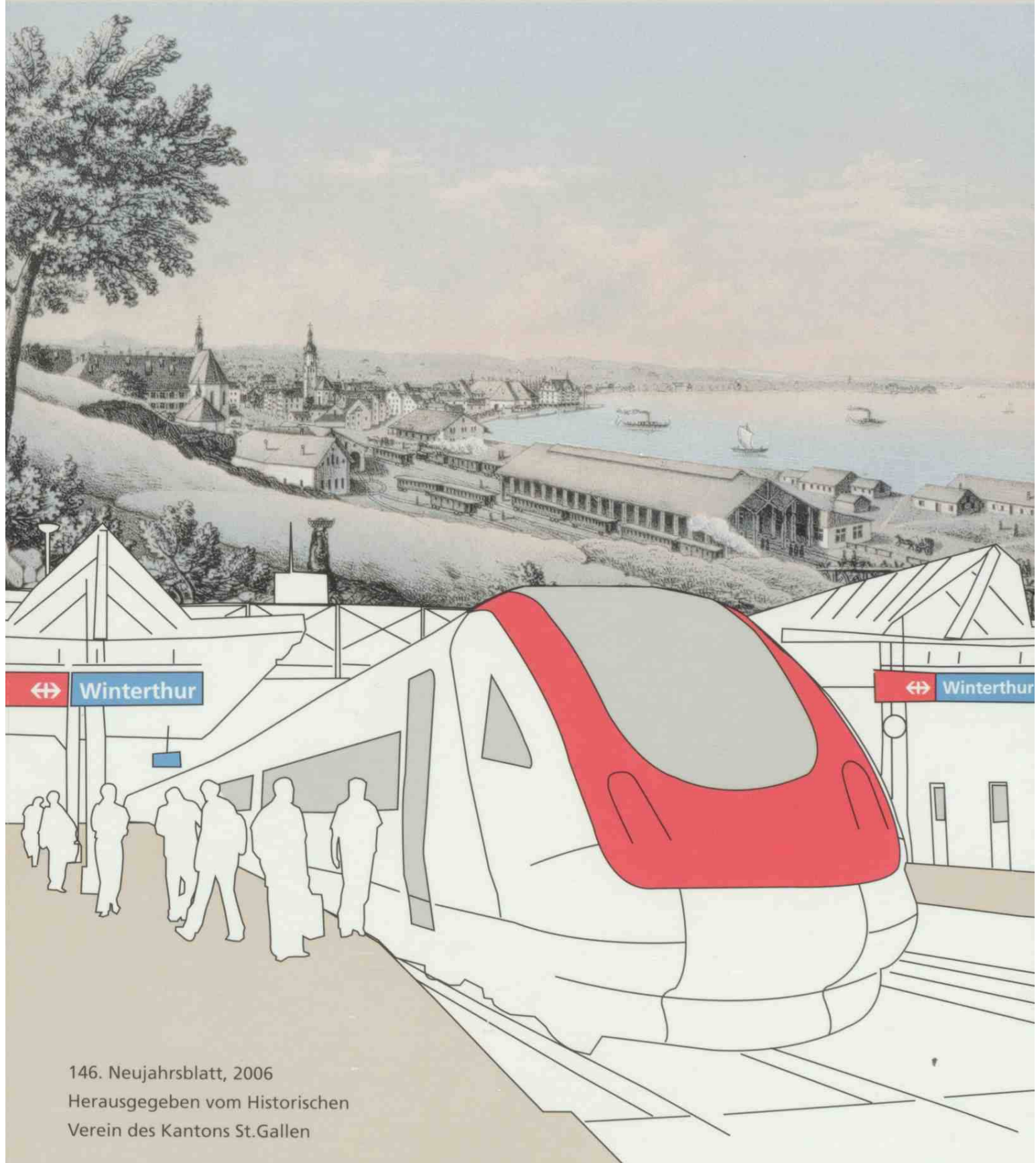
Download PDF: 14.04.2026

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

Anton Heer

Rorschach – St.Gallen – Winterthur

Zwischen 170-jähriger
Eisenbahngeschichte und Zukunft



146. Neujahrsblatt, 2006

Herausgegeben vom Historischen
Verein des Kantons St.Gallen

146. Neujahrsblatt
Herausgegeben vom Historischen Verein des Kantons St.Gallen

Rorschach – St.Gallen – Winterthur
Zwischen 170-jähriger
Eisenbahngeschichte und Zukunft

Anton Heer

Satz und Druck: Cavelti AG, Druck und Media, Gossau
2006

DIE HERAUSGABE DES NEUJAHRSBLATTES WURDE
VOM KANTON ST.GALLEN UND DER METROHM AG, HERISAU, UNTERSTÜTZT.

COPYRIGHT 2006 BY
HISTORISCHER VEREIN DES KANTONS ST.GALLEN
IN KOMMISSION
BEI DER VGS VERLAGSGEMEINSCHAFT ST.GALLEN
POSTFACH, 9001 ST.GALLEN

REDAKTION:
PROF. JOSEF WEISS
SCHUBERTSTRASSE 5, 9008 ST.GALLEN
TELEFON 071 245 50 69

VERKAUF:
SABON-VERLAG
MAGNIHALDEN 3, 9000 ST.GALLEN
SATZ, DRUCK, LITHOS:
CAVELTI AG, DRUCK UND MEDIA, 9200 GOSSAU

2006
ISBN: 3-907928-55-5

INHALT

Rorschach – St.Gallen – Winterthur

Einführung	7
Aus der Frühzeit	9
Das st.gallische Eisenbahnunternehmen	16
Der moderne Bundesbetrieb SBB	39
Die Rorschacher Verkehrsfrage	53
Ausblick	60
Chronik	73
Biografisches	86
Quellen	100
Glossar	109
Über den Autor	112
St.Galler Chronik 2005	117
St.Galler Bibliografie 2005	147
Archäologischer Jahresbericht	197
Historischer Verein des Kantons St.Gallen	209

Rorschach – St.Gallen – Winterthur

Zwischen 170-jähriger
Eisenbahngeschichte und Zukunft

EINFÜHRUNG

Das Jahr 2006 ist ein verkehrsgeschichtlich denkwürdiges Jahr, denn seit genau 150 Jahren sind Region und Stadt St.Gallen mit der Eisenbahn erreichbar. Ein Teil der Zeitgenossen nimmt die Eisenbahn als minuten-genaue funktionierendes und effizientes Transportsystem wahr, dem heute eigentlich wenig Spektakuläres abzu-gewinnen ist. Andere wiederum sehen im kaum noch vertrauten öffentlichen Verkehrsmittel einen kostspieligen Anachronismus. Für beide Seiten sind der schnelle, komfortable und möglichst billige Transport von A nach B ebenso eine Selbstverständlichkeit wie die perfekt funktionierenden Logistikketten des Güterverkehrs. In welchem Mass sich diese Ansprüche der Gegenwart ebenso in der ferneren Zukunft befriedigen lassen, ist eine offene Frage. Der hiermit angebotene Blick in die Vergangenheit macht diese Ungewissheit deutlich.

150 Jahre sind verflossen seit der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie auf st.gallischem Boden. Welche Visionen, handfesten Erwartungen oder Ängste waren damals prägend und entscheidend? Wie sind die in der Literatur ab und zu kolportierten Aussagen über die Frühzeit der schweizerischen Eisenbahnen, d.h. des industriellen oder maschinengebundenen, regionenübergreifend organisierten Transports aus heutiger Sicht zu werten? Wie wurde und wird das Transportmittel im Verlauf der Zeit wahrgenommen? Und nicht zuletzt: War die Eisenbahn, die vor 150 Jahren St.Gallen erreichte, eine Zwangsläufigkeit – oder gar eine Zufälligkeit, die die Industrialisierung mit sich brachte?

Soweit einige spontane Fragen zu einem Stück Kultur-, Wirtschafts- und Technikgeschichte entlang der heutigen Hauptverkehrsachse Rorschach–St.Gallen–Winterthur. Antworten darauf lassen sich bestenfalls bruchstückartig aus der eher spärlichen Literatur gewinnen. Im Gegensatz zu den verschiedenen Privatbahnen der Ostschweiz wurde über die kaum spektakulär erscheinenden SBB-Linien erstaunlich wenig publiziert. Eigentliche Übersichts- oder Standardwerke zu einem wesentlichen Aspekt der wirtschaftlichen Entwicklung der Region an einer wichtigen Eisenbahnachse scheinen weitgehend zu fehlen. Die aufwändige Suche nach den lokal oder regional geprägten Publikationen, den massgebenden maschinen- oder bautechnischen sowie verkehrswirtschaftlichen Fachbeiträgen und Quellen wurde daher absehbar und Verpflichtung. Diese Nachforschun-

gen, die Suche nach den Quellen, haben sich denn auch mehr als gelohnt. Es zeigte sich insbesondere, dass verschiedene Wertungen oder Deutungen durch unreflektiertes Zitieren zu nicht haltbaren Gewissheiten wurden oder Legenden-Charakter annahmen. Es zeigte sich aber auch, dass zahlreiche bemerkenswerte Fakten unverdienterweise der Vergessenheit anheim fielen.

Was im Rahmen der verfügbaren Zeit und des möglichen Umfangs machbar war, lässt sich etwa charakterisieren als Leitfaden durch 170 Jahre Eisenbahngeschichte der Verkehrsachse Rorschach–St.Gallen–Winterthur. Dieses Neujahrsblatt darf möglicherweise sogar den Anspruch erheben, Türöffner zur schweizerischen Eisenbahngeschichte zu sein, denn die erste bisher nachweisbare Initiative für eine schweizerische Eisenbahnverbindung wurde in Rorschach im Januar des Jahres 1836 in die Öffentlichkeit getragen.

Um dem Anspruch des Leitfadens gerecht zu werden, der vor allem den Zugang zu einem Stück wenig erschlossener und kaum zusammengefasster Verkehrsgeschichte ermöglicht, wurden die folgenden Mittel gewählt:

- begleitende verkehrsgeschichtliche Kurzdarstellung,
- kommentierte Wiedergabe zeitgenössischer Darstellungen,
- umfassender, historisch geordneter Quellennachweis,
- historische und geografische Übersichtsinformationen,
- Sammlung biografischer Daten.

Die Aufarbeitung dieses Stücks Eisenbahngeschichte war mit einem erheblichen zeitlichen Einsatz verbunden. Der vorliegende Beitrag ist Ergebnis sowohl spontan-chaotischer Recherchen als auch systematischer Auswertungen und sehr gezielter Sucharbeit. Zahlreiche über Jahre aufgebaute Verbindungen ermöglichten den Zugang zu persönlichen Überlieferungen und Informationsfragmenten, zu verschiedensten Sammlungen, Archiven und Quellen. Für die verschiedenorts gewährte wohlwollende Unterstützung sei hiermit gedankt. Zu besonderem Dank bin ich gegenüber folgenden Institutionen verpflichtet: dem Bundesarchiv in Bern, den Staatsarchiven der Kantone St.Gallen, Thurgau und Zürich, den Stadtarchiven von St.Gallen, Wil und Winterthur sowie SBB-Historic. In alphabetischer Reihenfolge will ich hiermit auch die Personen erwähnen, die

meine Arbeit in irgend einer Form wesentlich unterstützt haben: K. Anderegg, F.X. Bischof, D. Heer, P. Hauser, M. Kaiser, M. Mayer, K. Niederer, H.G. Wägli, W. Warth, J. Weiss.

Die erreichte Vollständigkeit des Gesamtbildes hat einen erfreulichen Stand erreicht. Erfahrungsgemäss wird erst die Publikation des nun erreichten und dokumentierten Wissensstandes, d. h. des vorliegenden Neujahrsblattes 2006 den Zugang zu weiteren bisher verborgenen Quellen ermöglichen. Quellensuche und Geschichtsschreibung bleiben ein laufender Prozess und sind nie abgeschlossen.

Das moderne Medium Internet ermöglicht die ergänzende Publikation von bisher unveröffentlichten oder

nur schwer zugänglichen Quellentexten sowie sonstigen weiterführenden Informationen zum bearbeiteten Thema «Rorschach–St.Gallen–Winterthur». Im Laufe des Jahres 2006 werden verschiedene Quellentexte und Register usw. unter der Homepage des «Historischen Vereins des Kantons St.Gallen» aufgeschaltet. Das Internet findet damit eine Verwendung als unterstützendes Medium, das den weltweiten Zugang zu einem seit 170 Jahren grenzüberschreitenden Thema fördert.

Der Einsatz für die vorliegende Arbeit erforderte nicht zuletzt auch die Toleranz und Unterstützung durch die eigene Familie. Herzlichen Dank.

Flawil, im Herbst 2005

Anton Heer

AUS DER FRÜHZEIT

Die Frage nach einem Schlüsselereignis, das den Beginn der Eisenbahnbestrebungen in der Ostschweiz definiert, wird wahrscheinlich ohne Antwort bleiben. Lässt man sich von der Suche nach ersten Anwendungen des Rad-Schiene-Systems leiten, dann wird eine Werkbahn oder allenfalls ein Grubenhund im Zentrum des Interesses stehen. In den folgenden Betrachtungen sollen nicht Werkbahnen, sondern die Eisenbahnen im Sinne des öffentlichen Personen- oder Güter-Verkehrs gewürdigt werden. Aus diesem Blickwinkel dürfte das gesuchte Schlüsselereignis – oder das historische Datum – etwas leichter und eindeutiger festzulegen sein.

Die Rorschacher Versammlung als Ausgangspunkt?

Für die Ostschweizer Eisenbahnbestrebungen waren die Eröffnungen der Eisenbahnverbindungen zwischen Brüssel und Mecheln sowie zwischen Nürnberg und Fürth im Jahre 1835 die massgebenden äusseren Momente. Sie brachten das moderne Verkehrsmittel in fast schon greifbare Nähe und ebenso ins Bewusstsein breiterer Bevölkerungskreise. Insbesondere für den in Rheineck, Rorschach und St.Gallen tätigen Handelsstand mussten diese beiden Eisenbahnunternehmungen Signalwirkung haben. Am Sonntag vom 17. Januar 1836 wurde im Gasthaus «Krone» zu Rorschach über den neu zu bauenden Verkehrsweg nach St.Gallen und Richtung Rheintal öffentlich debattiert. Zeitgenössische

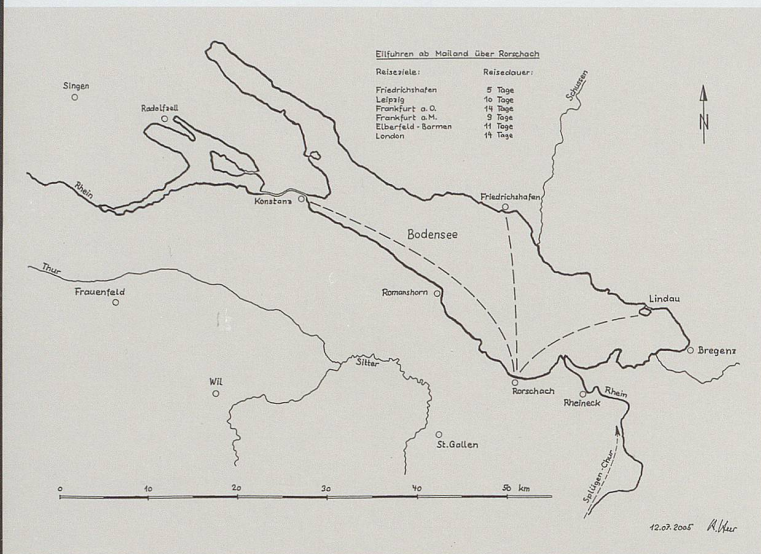
Berichte lassen einiges über die damals herrschende Stimmung erahnen. Sehr hohe Erwartungen wurden in die bald nutzbaren Möglichkeiten moderner Eisenbahn- oder Maschinen-Technik gesetzt. Der ebenfalls anwesende Strasseninspektor, Oberingenieur L. Negrelli, versuchte die Vertreter des Handelsstandes wieder auf den Boden der technischen Realitäten zurückzuholen. Damals waren beispielsweise Steigungen von über 20 Promille als eisenbahntechnisch nicht oder nur schwer beherrschbar einzustufen. Für die diskutierte Eisenbahnlinie zwischen Rorschach und St.Gallen waren aber Steigungen von 20 bis 25 Promille vorzusehen. Aus wirtschaftspolitischer Sicht ging es damals nicht zuletzt auch um die Festigung oder gar Stärkung des wichtigen Hafenortes und Umschlagplatzes Rorschach sowie des Handelszentrums St.Gallen. Dass Interessierte aus dem nahen Thurgau im Kreise der Rorschacher Versammlung nicht willkommen waren, kann als Hinweis auf bereits bestehende verkehrspolitische Spannungen gedeutet werden.

Die gehegten Erwartungen waren hoch, die Bereitschaft zu wesentlichen finanziellen Beiträgen an eine Lösung der Verkehrsfrage hielt sich dagegen in Grenzen. Immerhin wurde ein Komitee nominiert, das die Sache weiter verfolgen sollte. Folgende Mitglieder wurden bestimmt:

- G. F. Krauss, Kaufmann in Rheineck
- D. Specker, Direktor in St.Gallen

*Der Rorschacher Hafen um 1845
(Lithografie von Tribelhorn).*





Rorschach in seiner Funktion als Verkehrsknoten und Handelsplatz vor dem Eisenbahn-Zeitalter. (Zeichnung A. Heer)

- F. Fels, Gemeindeammann von St.Gallen
- G.L.F. Roth, Bankier in Rheineck
- J. Gerschwyler, Alt-Kreisammann in Rorschach
- F.W. Kubli, Architekt in St.Gallen
- A. Gonzenbach, Ingenieur in St.Gallen

1836 erwies sich als ein Jahr vielfältigster eisenbahnpolitischer Initiativen, denn die Bestrebungen für eine «Zürich-Basler-Eisenbahn» gehen ebenfalls auf diesen Zeitraum zurück. Der Rorschacher Versammlung dürfte aber dennoch die Auszeichnung des eisenbahngeschichtlichen Schlüsselereignisses und einer verkehrspolitischen Denkwürdigkeit zufallen – immerhin. So schnell und intensiv die Debatte ins Rollen kam, so schnell verflachte das breitere Interesse wieder. Andere, naheliegendere Themen beherrschten den Alltag und die politische Bühne. Für eine nachhaltige und ausreichend abgestützte Entwicklung waren weitere Anstösse von aussen nötig.

Das Jahr 1836 blieb trotzdem nicht ohne Folgen. Eher im Hintergrund begannen sich einige führende Köpfe eingehender mit der neuen Transporttechnologie auseinander zu setzen. 1836 unternahm L. Negrelli seine eisenbahntechnische Studienreise nach Frankreich, England und Belgien. Der recht unterhaltsame Reisebericht Negrellis wurde 1838 in Frauenfeld publiziert. Bemerkenswert ist der Anhang, der auf den Einsatz der Eisenbahnen in Gebirgsländern eingeht. 1837 berichteten die Ingenieure Negrelli, Eschmann und Sulzberger an die Handelskammer des Kantons Zürich über mögliche Eisenbahnverbindungen nach Basel, nach Chur und an den Bodensee. Typisch für diese Konzepte war deren Ausrichtung auf den internationalen Handel. 1838 machte sich der Strasseninspek-

tor des Kantons St.Gallen, F. W. Hartmann, zusammen mit seinem Amtskollegen, dem Bündner Oberingenieur R. LaNicca, auf den Weg, um das Eisenbahnwesen in Frankreich, England, Belgien und Deutschland zu studieren. Im August 1838 nutzte Landammann G. J. Baumgartner einen Kuraufenthalt in Bad-Cannstatt für einen Abstecher nach Belgien. Er lernte das belgische Eisenbahnsystem aus eigenem Erleben kennen. Im selben Jahr wurden nach Absprache mit dem Kanton Graubünden Planaufnahmen für die Strecken Chur–Walenstadt und Weesen–Schmerikon angeordnet. Der Kanton St.Gallen erkannte seine Rolle bezüglich einer kommenden Verkehrsachse Basel–Chur. Auffallend an dieser Achse ist die noch unbestrittene Rolle der Wasserstrassen, die dem Eisenbahntrajekt als integraler Bestandteil der Eisenbahnverbindung dienen sollten. Eine Wasserstrasse bis hinauf nach Ragaz stand sogar zur Diskussion.

Die im Jahre 1842 gemachte Eingabe des «Handels- und Gewerbsvereins Rorschach» an den Regierungsrat des Kantons St.Gallen zeigt, dass zu jener Zeit der anstehende verkehrstechnische und verkehrspolitische Umbruch sehr wohl wahrgenommen wurde. Der Bodensee mit seiner Schifffahrt galt immer noch als unbestrittener Verkehrsträger und Vermittler zwischen den Anliegerstaaten. Die Rorschacher Eingabe forderte eine Eisenbahnverbindung nach Chur als «Fragment» einer «Württembergisch-St.Gallisch-Bündnerischen Eisenbahn».

Der Bündner LaNicca war es dann, der endgültig die nächste Welle st.gallisch-appenzellischer Eisenbahnbestrebungen auslöste. Er bewarb sich 1845 um eine kantonale Konzession für eine Eisenbahnlinie von Rorschach nach Ragaz. Die im Bau begriffenen Eisenbahnlinien zwischen Zürich und Baden, zwischen Friedrichshafen und Ravensburg sowie die publizierten Konzepte oder Vorprojekte für die Eisenbahnlinien der Zukunft mussten in der Region St.Gallen für Alarmstimmung gesorgt haben. Denn der Stadt St.Gallen drohte der Verlust der wirtschaftlichen Stellung. Insbesondere sollten die geplanten Eisenbahnverbindungen – die Verkehrswege der Zukunft – den bautechnisch vorteilhaften Linienführungen durch das Thurtal, das Rheintal und über den schiffbaren Zürich- und Walensee folgen. Die Region St.Gallen drohte also ins verkehrstechnische Abseits zu geraten.

Der «St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn-Verein»

Am 25. Februar 1846 erfolgte in St.Gallen auf Veranlassung des Kaufmännischen Direktoriums die Gründung des «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Vereins».

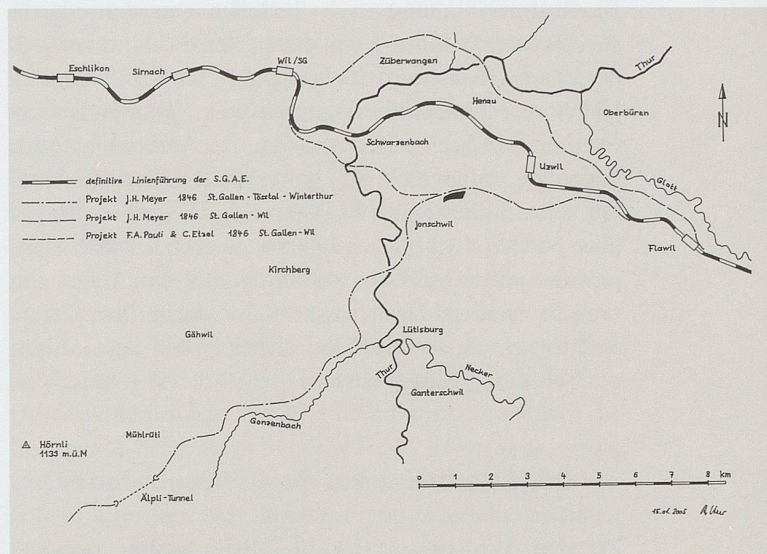
Der Name des Vereins erinnert nicht etwa zufällig an die Bezeichnung «St.Gallisch-Appenzellische Gemeinnützige Gesellschaft» – nein, er war mehr als naheliegend. Denn die personellen und ideellen Verbindungen zwischen dem Eisenbahn-Verein und der Gemeinnützigen Gesellschaft waren sehr eng. Die meisten Mitglieder des gewählten elfgliedrigen geschäftsführenden Komitees spielten auch in der Gemeinnützigen Gesellschaft aktive Rollen. Bemerkenswert mag trotzdem sein, dass der Titel des Protokollbuchs des Eisenbahn-Komitees erst nachträglich mit dem Zusatz «-Appenzellischen» versehen wurde.

Folgende Männer wurden anlässlich der Gründungsversammlung ins Komitee gewählt:

- W. Naeff, Regierungsrat in St.Gallen
- Ph. Weydmann, Bezirksrichter in St.Gallen
- C.A. Gonzenbach, Kantonsrichter in St.Gallen
- J.C. Bärlocher, Direktor in St.Gallen
- J.J. Müller, Präsident von Wil SG
- M. Hungerbühler, Regierungsrat in St.Gallen
- J.J. Schläpfer, Alt-Landammann in Herisau
- J.M. Hoffmann, Kantonsrat von Rorschach
- F.W. Hartmann, Strasseninspektor des Kantons St.Gallen
- M. Naef, Kantonsrat in Niederuzwil
- F.W. Kubli, Architekt in St.Gallen

Praktisch zeitgleich verfasste der Adjunkt des Strasseninspektors F.W. Hartmann, Ingenieur J.H. Meyer, zu Händen der «St.Gallisch-Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft» ein kurzes Gutachten über eine Eisenbahnlinie von Rorschach nach St.Gallen und Wil. Landammann M. Hungerbühler referierte im Mai 1846 anlässlich der Versammlung der Gemeinnützigen Gesellschaft in Teufen über das St.Gallische Eisenbahnwesen. Beide Quellen bieten einen guten Einblick in die damaligen technischen und nicht zuletzt wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten.

Mit seiner Berichterstattung und nicht zuletzt der Gründung des «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Vereins» betritt bereits der zweite St.Galler Landammann die verkehrspolitische Bühne. Dass gleich zwei St.Galler Landammänner und zwei St.Galler Strasseninspektoren heute unbestrittenermassen zum kleinen Kreis der schweizerischen Eisenbahnpioniere gezählt werden dürfen, ist als gewichtiges Zeichen zu deuten. Landammann G.J. Baumgartner setzte sich frühzeitig mit dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn und dessen volkswirtschaftlicher Bedeutung sowohl für die Region als auch für die Schweizerische Eidgenossenschaft auseinander. Er prägte vermutlich den neuen Begriff «öffentlicher Verkehr». Der Strasseninspektor des Kantons



Eisenbahn-Projekte von 1846.
(Zeichnung A. Heer)

St.Gallen und spätere Oberingenieur der Zürcher Kaufmannschaft, der Südtiroler L. Negrelli, galt als international anerkannter Experte in Strassen-, Eisenbahn- und Wasserbaufragen. Sein Amtsnachfolger in St.Gallen, F.W. Hartmann aus Bayern, prägte die Anfänge des Eisenbahnwesens tatkräftig mit. In die Amtszeit von Landammann J. M. Hungerbühler fällt sodann die Eröffnung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn», die er in seiner Eigenschaft als St.Galler Regierungsrat und als Mitglied der «St.Gallisch-Appenzellischen Gemeinnützigen Gesellschaft» tatkräftig förderte.

Das Gutachten von Adjunkt J.H. Meyer ist hauptsächlich aus verkehrspolitischer Sicht interessant. Er entwarf 1846 Linienführungen, die zwischen Rorschach und St.Gallen sowie zwischen St.Gallen und Flawil aus heutiger Sicht als selbstverständlich und naheliegend empfunden werden. Die zwischen Flawil und Wil sowie zwischen Flawil und Winterthur vorgeschlagenen Linienführungen sind dagegen erklärungsbedürftig. Sie folgen weder einer bautechnischen noch einer wirtschaftlichen Logik! Verkehrs- und wirtschaftspolitisch begründbare Interessengegensätze zwischen den Kantonen Thurgau und St.Gallen, vermutlich aber noch tieferliegende Animositäten, waren wegleitend für die Pläne von Adjunkt J. H. Meyer.

Die bautechnisch privilegierte Thurtallinie versprach dem Kanton Thurgau neue wirtschaftliche Perspektiven und Vorteile gegenüber dem Wirtschaftsraum Fürstentum Toggenburg und dem Handelsplatz St.Gallen wie auch gegenüber dem bedeutenden Verkehrsknoten und Hafenplatz Rorschach. Wohlwollen gegenüber einer

Eisenbahnverbindung nach St.Gallen war daher nicht zu erwarten. Vielmehr war bereits eine erbitterte Gegnerschaft abzusehen. Folgerichtig suchte Ingenieur J.H.Meyer Linienführungen, die kein Thurgauer Territorium durchschneiden mussten. Die Verbindung nach Wil folgte zudem nicht den gewerblich starken Ortschaften oder traditionellen Verkehrswegen, sondern direkt über Niederuzwil-Henau-Züberwangen nach Wil. Winterthur sollte notfalls gar durch eine kleine Alpenbahn erreicht werden. Das Trasseee hätte daher über Flawil und Jonschwil, an Mühlrüti vorbei, durch einen Älpli- oder Hulttegg-Tunnel nach Steg im Tösstal geführt.

Der Eisenbahn-Verein als Wegbereiter

Zu den Verdiensten des Eisenbahn-Vereins gehören grundlegende bautechnische und verkehrspolitische Vorarbeiten, die innerhalb einer äusserst kurzen Frist, noch im Laufe des Jahres 1846, verwirklicht wurden. Vermessungsarbeiten wurden unter Beizug teils prominenter Ingenieure unter der Leitung von F.W.Hartmann vorangetrieben und wichtige technische wie wirtschaftliche Fragestellungen wurden durch Gutachten geklärt. Das fundierte schriftliche Gutachten der Ingenieure F.A.Pauli und C.Etzel und das Protokoll der Konferenz mit dem Generalinspektor L.Negrelli dokumentieren die Antworten auf die damals brennenden Fragestellungen.

Die Kernfragen des Eisenbahn-Komitees betrafen:

1. zweckmässigstes Eisenbahnsystems;
 2. optimale Linienführung;
 3. Übergangsstellen über Goldach, Glatt, Sitter und Thur;
 4. vorteilhafte Konstruktionsart für den Sitter-Viadukt;
 5. Betriebsart innerhalb der Stadt St.Gallen;
 6. Standort des Bahnhofs der Stadt St.Gallen;
 7. zu erwartende Transportleistungen;
 8. Betriebsicherheit auf Gefällstrecken;
 9. ungefähre Anlagekosten der Bahn einschliesslich der Betriebsmittel;
 10. ungefähre Betriebskosten der Bahn;
 11. Rohertrag aus dem Bahnbetrieb;
 12. Tarif-Empfehlungen für den Personen- und Warenverkehr;
 13. zu erwartende Dividende der «St.Gallischen Eisenbahn».
-

Delegationen des Eisenbahn-Komitees versuchten gezielt Kontakte zu knüpfen und Interessen zugunsten

einer Eisenbahnlinie von Rorschach über St.Gallen Richtung Winterthur zu wecken oder zu vereinigen. Die für die Region St.Gallen existenzielle Bedeutung der Eisenbahnfrage setzte beachtliche Kräfte frei. Wirtschaftliche sowie innen- und aussenpolitische Entwicklungen setzten den Bestrebungen ein jähes Ende.

Zwischen Erwartungen und Vorbehalten

Der Vortrag von M.Hungerbühler sowie auch das im Jahre 1846 verfasste Gutachten der Herren F.A.Pauli und C.Etzel und die etwas später verfassten Schriften von J.J.Sulzberger oder K.Völker geben Einblick in die damals herrschenden Verhältnisse und geltenden Perspektiven.

Die Rechtfertigung des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn erfolgt auf mehreren Ebenen. M.Hungerbühler begründet die Zwangsläufigkeit des kommenden Verkehrsmittels oder anders gesagt der kommenden Transporttechnologie als Vervollkommnung der Schöpfung und als weiteren technischen Entwicklungsschritt. Er stellt die Eisenbahn in den Zusammenhang mit der laufenden Industrialisierung und setzt gleichzeitig hohe Erwartungen in die sich abzeichnenden Möglichkeiten des Personentransports. K.Völker wird in seinen Erwartungen noch deutlicher. Für ihn ist die Eisenbahn ein «demokratisches Institut», denn «es macht die Menschen gleich, indem es allen gleiche Gelegenheit zu Geschäftstätigkeit [...] gibt». Der zuvor einer schmalen Elite vorbehaltene Transport sollte also bald einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich werden.

Die Eisenbahn soll, und darüber herrschte Einigkeit, dem Geschäfts- und Güterverkehr dienen. Die volkswirtschaftliche Zukunft wurde in einen engen Zusammenhang mit der Eisenbahn, dem neuen maschinengebundenen oder industriellen Transportsystem, gebracht. Sehr deutlich werden dabei die damaligen Ausprägungen des Transports. In Rorschach, aus der Sicht des Verkehrsknotens und Umschlagplatzes, wurde der See- und Landverkehr als Teil der Nord-Süd-Transitachse sowie als Dienstleistung zugunsten des Handelszentrums St.Gallen wahrgenommen. Die Zukunft der Verkehrswege an sich stand dort im Mittelpunkt des Interesses. In St.Gallen, aus der Sicht des Handelszentrums, standen die Auswirkungen der Eisenbahn auf Gewerbe, Industrie und Handel im Vordergrund. Die zeitgerechte und kostengünstige Belieferung der innerhalb oder gar ausserhalb Europas angesiedelten Kundschaft sowie günstige Verhältnisse des Binnenverkehrs waren daher wesentlich. Weiter sollten bis anhin undenkbar grosse Gütermengen verfügbar werden. Die Eisenbahn leitete einen beschleunigten wirtschaftlichen Wandel ein.

Einige Beispiele sollen den erhofften und tatsächlich eingetretenen Wandel aufzeigen. Sinkende Rohstoffpreise hatten für die Verbraucher eine nachhaltige Wirkung, setzten die Landwirtschaft einem erheblichen wirtschaftlichen Druck aus und förderten die Industrialisierung in der Region. Der durch den Eisenbahnbetrieb gesteigerte Holzbedarf führte kurzfristig zu massiven Preissteigerungen, wurde aber durch die nun eisenbahnbedingten möglichen Steinkohleimporte bald gegenstandslos. Die Zukunft der heimischen Fuhrhalterfamilien stand mit den kommenden Eisenbahnlinien ebenfalls zur Diskussion. Die Zeit der legendären Langstreckenfahrten in die Westschweiz, nach Frankreich oder nach Deutschland war damit vorbei. Lokal und regional forderte nun der Eisenbahnbetrieb selbst den lokalen Warenaustausch durch die ansässigen Fuhrhalter. M. Hungerbühler argumentierte zugunsten des neuen leistungsfähigen Verkehrsmittels mit den Worten: «Die Eisenbahnen sind die beste Assekuranstalt gegen Theuerung und Hungersnoth.» Er sprach damit die Hungersnot des Jahres 1817 an.

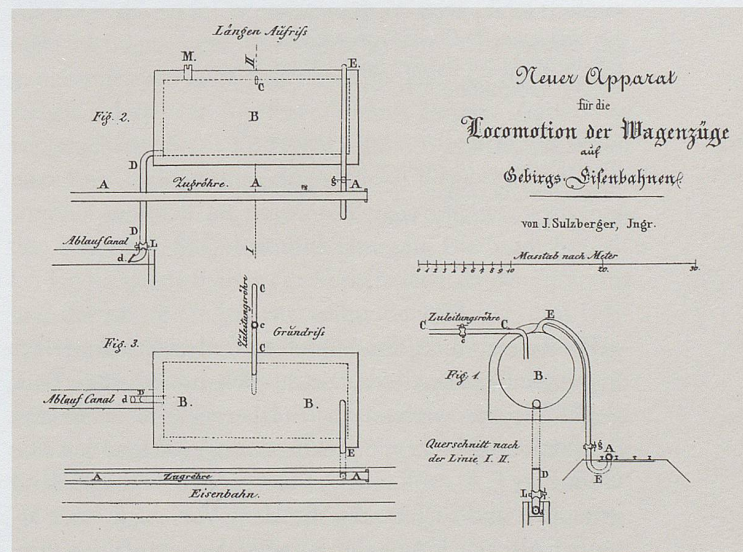
Welchen Vorbehalten hatten sich die Förderer der Eisenbahn zu stellen? Meist waren es sehr handfeste Interessen, die sich hinter scheinbar diffusen Ängsten von Einzelpersonen oder rationalen Argumenten ganzer Gegenden verbargen. Der zuweilen idealisiert dargestellte Kampf gegen die moderne Technik und deren unbekannte Risiken lässt sich nur schwer nachweisen. Aus heutiger Sicht mag es dennoch überraschend wirken, wenn die Umweltproblematik als damaliges Argument gegen die Eisenbahn ins Feld geführt wurde. Jedes Argument, das die Position in Expropriationsverhandlungen zu stärken versprach, wurde gegen die Eisenbahn genutzt. Ähnlich sind die Argumente zu werten, die der Verteidigung regionaler oder kantonaler Interessen dienlich waren. Insbesondere ist der endlos anmutende Streit um Linienführungen und Stationen zwischen Schwarzenbach und Elgg in diesem Lichte zu betrachten. Denn wenn sich der Bau einer vermeintlichen Konkurrenzlinie nicht ausdrücklich verhindern liess, so konnten kostentreibende Forderungen letztlich zur faktischen Verhinderung einer Eisenbahnlinie führen. Diese Rechnung einiger Thurgauer Verkehrspolitikern ging dann allerdings nicht auf.

Vom Stand der Technik

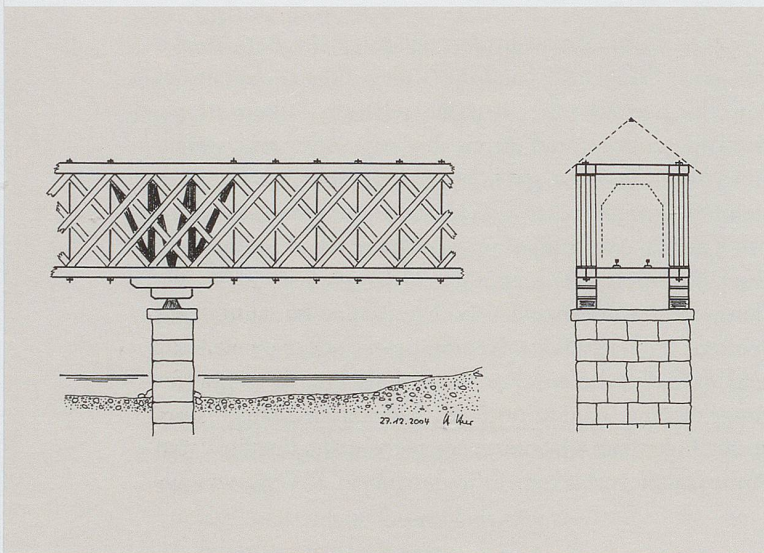
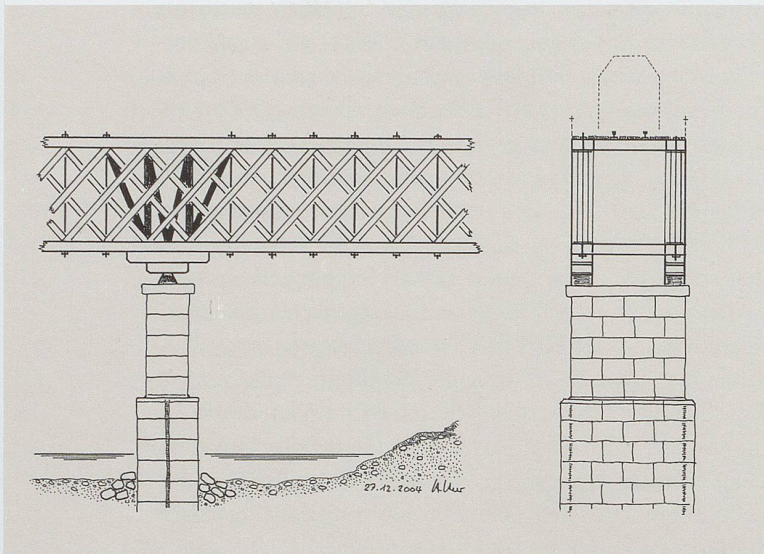
Das Gutachten der Ingenieure F. A. Pauli und C. Etzel aus dem Jahre 1846 zeigt ein bemerkenswertes Bild der damaligen technischen Möglichkeiten. Die Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil wurde in zwei betrieblich unterschiedliche Einheiten aufgeteilt. Der

Abschnitt zwischen Rorschach und St.Gallen wurde als Bergstrecke mit zugleich hohem Güterverkehrsaufkommen beschrieben. Steigungsverhältnisse, nahe der Grenze der damaligen Traktionstechnik, waren dort zu erwarten und forderten geeignete schwere Lokomotiven. Im Gegensatz dazu stand der Abschnitt zwischen St.Gallen und Wil, der vor allem der regionalen Erschliessung – dem so genannten innern Verkehr – dienen sollte und ohne nennenswerte Steigungen auskam. Leichte Lokomotiven hätten auf dieser Flachbahn ausgereicht. Diese betrieblichen Gegensätze liessen sogar Diskussionen über zwei St.Galler Bahnhöfe aufkommen. Der Wagentausch zwischen diesen Bahnhöfen, durch die Innenstadt, wäre dann Sache einer Pferdebahn gewesen. Die Gutachter empfahlen trotzdem die langfristig sinnvollere Lösung: den Bahnhof am ungefähr heutigen Standort.

Die technische Herausforderung durch die Bergstrecke zwischen Rorschach und St.Gallen führte damals zu Vorschlägen für so genannte stehende Lokomotiven, Seilförderanlagen und atmosphärische Antriebssysteme. Ein vorerst anonym gebliebener Ingenieur brachte über den Strasseninspektor F.W. Hartmann einen so genannten Kraftgenerator für eine atmosphärische Eisenbahn in die Diskussion. Im Gegensatz zu den englischen Vorbildern, die mit fest installierten Dampfmaschinen funktionierten, sollte auf der Steilrampe zwischen Rorschach und St.Gallen heimisches Wasser als Energieträger genutzt werden. Bald konnte der äusserst vielseitige Thurgauer Ingenieur J.J. Sulzberger nicht mehr länger in der Anonymität verharren. Er versuchte in St.Gallen Geld-



Der Kraftgenerator zur «Locomotion von Wagenzügen» nach Ing. J. Sulzberger. (Zeichnung J. Sulzberger)



Hölzerne Brücke nach «System Howe» für hochliegende Übergänge (z.B. Eisenbahnbrücke über die Iller bei Kempten im Allgäu). (Zeichnung A. Heer)

Hölzerne Brücke nach «System Howe» für tiefliegende Übergänge (z.B. Eisenbahnbrücke über den Alpenrhein bei Ragaz). (Zeichnung A. Heer)

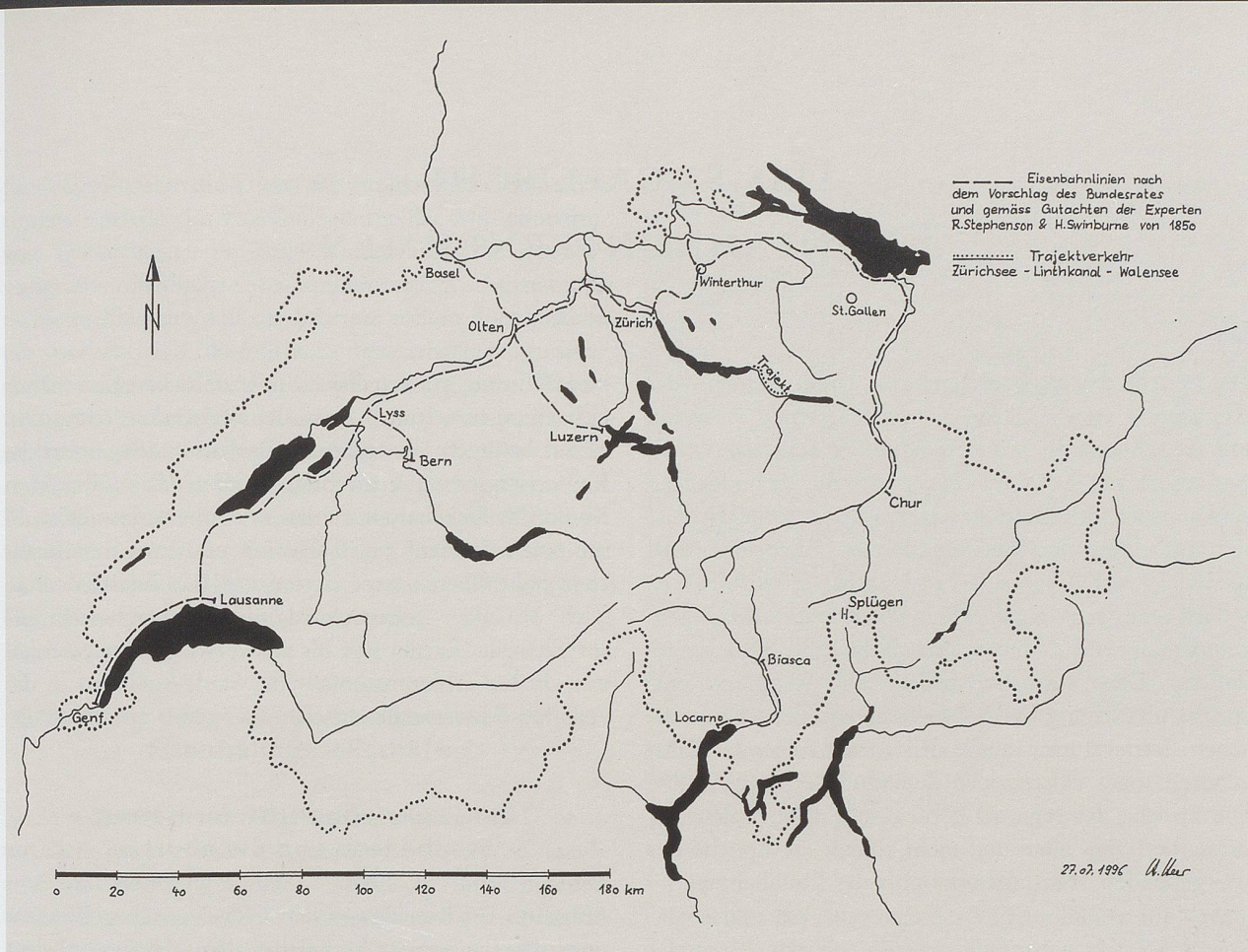
geber für ein Funktions-Modell zu finden, um seiner Erfindung zu einem ersten Durchbruch zu verhelfen. Einige Jahre später verfasste J.J. Sulzberger eine detaillierte Beschreibung dieser nie praktisch umgesetzten Idee. Die Gutachter F. A. Pauli und C. Etzel setzten sich auffallend gründlich und sachkundig mit dem Vorschlag einer atmosphärischen Eisenbahn auseinander, empfahlen aber klar die Ablehnung des atmosphärischen Systems. Sulzbergers Vorschlag für einen Kraftgenerator wurde damals offenbar sehr ernst genommen.

Die Flachbahn Richtung Wil hatte allerdings drei grössere Talübergänge zu bewältigen. Unter den gegebenen betriebswirtschaftlichen Verhältnissen stellten die Brückenbauten über die Sitter, die Glatt und die Thur eine beachtliche Herausforderung an die Ingenieurkunst dar. Vielfältig waren die Anforderungen an die Bauwerke: kurze Bauzeit, Unterhaltsfreundlichkeit, geringe Kosten, hohe Festigkeit und Eignung für eine Sitter-Überbrückung am heute bekannten Standort. Die Gutachter empfahlen Holzbrücken nach dem System Howe. Dieses Brückenbau-System stellt eine Verbundbauweise aus hölzernen Streben und eisernen Zugstangen dar. Heute längst vergessen ist die Tatsache, dass die Eisenbahnbrücke bei Ragaz ebenfalls der Howe'schen Bauart entsprach. Diese Brücke hatte allerdings nur Feldlängen von etwa 25 Metern. Anlässlich des Rheinhochwassers vom September 1860 wurde ein Brückenjoch weggeschwemmt. Der Bahnbetrieb wurde nach Probelastungen über die stützenlose Feldlänge von 50 Metern wieder aufgenommen. Der Beweis für die Gutmütigkeit und Robustheit der Bauart könnte nicht klarer erbracht werden.

Nach eingehenderem Studium zeigt sich, dass der Stand der Technik der 1840er Jahre maschinen- oder eisenbahntechnisch wesentlich weiter entwickelt war, als dies heute gerne angenommen wird. Vielfach sehr primitiv anmutende Darstellungen von Lokomotiven und Wagenmaterial der Frühzeit beruhen kaum je auf den allenfalls noch wenig entwickelten Vorbildern. Die damaligen Illustratoren kannten Schienenfahrzeuge meist nur aus flüchtiger Erinnerung. Das führte zum meist auffälligen Kontrast zwischen wirklichkeitsnah dargestellten Bauwerken und unbeholfen oder primitiv erscheinenden Rollmaterialdarstellungen. Hinter den ausnahmsweise detailtreuen Darstellungen von Lokomotiven und Wagen verbergen sich daher meist frühe Baupläne oder längst verlorene photographische Vorlagen.

Frühe Eisenbahnkonzepte prägen die Ausgangslage

Die anfänglich entwickelten Konzepte für die neuen Verkehrswege lassen sich aus den traditionellen Verkehrsbeziehungen und den geographisch-bautechnischen Rahmenbedingungen erklären. Die in der Frühzeit der Eisenbahnen noch bescheidenen bau- und maschinentechnischen Möglichkeiten liessen weder grössere Kunstbauten noch die heute üblichen Steigungsverhältnisse zu. Längere Tunnelbauten ohne Zwischenangriffe galten beispielsweise als nicht machbar und grössere Brückenbauten liessen sich nur dann verwirklichen, wenn geeignete Baustoffe lokal gewonnen werden konnten. Hinge-



Das schweizerische Eisenbahn-System nach dem Vorschlag der bundesrätlichen Experten Stephenson und Swinburne von 1850. (Zeichnung A. Heer)

gen wurde anfänglich jede Transporterleichterung als grosser Fortschritt gegenüber dem auf Schritttempo und auf geringe Transportmengen beschränkten Fuhrwerk- oder Saum-Verkehr wahrgenommen.

Betrieblich und technisch sehr uneinheitliche Verkehrsachsen zeichneten die ursprünglichen schweizerischen Konzepte aus. Wasserwege waren ebenso selbstverständliche Bestandteile neuer Verkehrswege wie Trajekt-Abschnitte aller Art für die Eisenbahnen selbst. Die Achse der Ostalpenbahn-Entwürfe bestand folglich, wie bereits dargelegt, aus Schienen- und Wasserwegen. Zwischen Zürich und Walenstadt oder Ragaz wurde der Trajektverkehr erwogen. Der Bodensee wiederum stellte eine willkommene Verkehrsfläche im Verkehr mit Deutschland dar und für die Überwindung von unvermeidlichen Eisenbahn-Steilrampen konnten allenfalls Seilförderanlagen vorgesehen werden. Die Eisenbahnlinien sollten jedoch im Grundsatz und vorzugsweise den bautechnisch wie traktionstechnisch günstigen stei-

gungsarmen Talschaften folgen. Noch im Jahre 1850 stützten die bundesrätlichen Experten R. Stephenson und H. Swinburne diese Grundsätze, die in den Augen anderer zeitgenössischer Experten bereits als Anachronismen zu werten waren. Trotzdem, die verkehrspolitischen Karten schienen im jungen Bundesstaat Schweiz neu gemischt zu werden!

Als Folge davon mussten einerseits verschiedene traditionelle Handels- oder Bevölkerungszentren aufgrund der geographischen Lage angesichts der Haltung der bundesrätlichen Experten um ihre Zukunft bangen. Andererseits versprachen diese Konzepte andern Landesgegenden neue Entwicklungsaussichten. Dieser Gegensatz wird besonders deutlich im und aus dem Verhältnis zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau. Die Stadt St.Gallen lag plötzlich abseits der Verkehrsachsen der Zukunft, und der mit St.Gallen eng verbundene Hafen- und Umschlagsplatz Rorschach wurde durch die kommende Rolle von Romanshorn bedroht. Der Kanton Thurgau sah sich als Nutzniesser sich abzeichnender Entwicklungen und war gewillt, diese neue Stellung mit allen Mitteln zu verteidigen.

DAS ST.GALLISCHE EISENBAHNUNTERNEHMEN

Die Epoche des regional geprägten Unternehmens, das weitgehend von St.Gallen aus gesteuert und verwaltet wurde, schliesst auch die Anfänge der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit ein. Nicht die Zäsur der Eisenbahnverstaatlichung des Jahres 1902, sondern jene der Aufhebung der Kreisdirektion St.Gallen, des SBB-Kreises IV, der Aufgabe des technischen Zentrums Rorschach und der Preisgabe eines Stücks regionaler Eigenständigkeit wird damit als Abschluss einer Epoche gewürdigt. Diese historisch bedeutsame Wegmarke entspricht gleichzeitig der Schwelle zur modernen elektrischen Betriebsform, die in den darauf folgenden Jahrzehnten sogar existenzielle Bedeutung erlangen sollte. Die Epoche des regional geprägten Unternehmens repräsentiert aber auch und nicht zuletzt die Epoche des weitgehenden Transportmonopols der Eisenbahnen.

Neubelebung der Eisenbahnbestrebungen

Das im Jahre 1846 ins Leben gerufene, geschäftsführende St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahnkomitee nahm mit der 7. Sitzung vom 11. Januar 1850 seine Arbeit nach einem längeren Unterbruch wieder auf. Der konkrete Grund für die wieder erwachten Aktivitäten: Auf Veranlassung der Kantonsregierung und der Bundesbehörden sollten die erarbeiteten Planmaterialien, statistischen Grundlagen und Kostenberechnungen für die Eisenbahnlinie von Rorschach über St.Gallen nach Wil ausgehändigt werden. Hinter diesem Begehren stand der zusehends aktiver agierende junge Bundesstaat. Ende 1849 leitete die Schweizerische Bundesversammlung einen wichtigen ersten eisenbahnpolitischen Schritt ein. Es sollte Klarheit über das zukünftige schweizerische Eisenbahnnetz geschaffen werden. Für diese Klärung wurden die Engländer R. Stephenson und D. Gooch als Experten des schweizerischen Bundesrates eingesetzt. Als Grundlagenmaterialien sollten die verschiedenen bereits erarbeiteten Eisenbahnprojekte dienen.

Die Neubelebung der ruhenden Eisenbahnbestrebungen war damit eingeleitet. Der erste Rechenschaftsbericht, umfassend den Zeitraum von Februar 1846 bis Januar 1850, wurde in gedruckter Form veröffentlicht. Die darin enthaltenen Anträge zu Händen der Generalversammlung der Aktionäre vom 6. Februar 1850 zielten hauptsächlich in zwei Richtungen: Einerseits sollte das geschäftsführende Komitee zur Fortführung der Arbeiten

und Wahrung der st.gallisch-appenzellischen Eisenbahnbestrebungen verpflichtet werden und andererseits sollte es zur baldigen Übergabe der Projektunterlagen an die Kantonsregierung ermächtigt werden. Die führenden Köpfe des Eisenbahnkomitees erkannten, dass es wohl um einen Wettlauf gegen die Zeit und einen unerbittlichen politischen Kampf zugunsten einer Eisenbahnlinie nach St.Gallen gehen würde. Das bautechnisch anspruchsvolle Terrain galt als schwerwiegender Nachteil und drohte schlimmstenfalls die Stadt St.Gallen in die verkehrstechnische Isolation zu drängen.

Der Expertenbericht der Herren Stephenson und Swinburne

Aufgrund des Beschlusses der Schweizerischen Bundesversammlung vom 14. Dezember 1849, der besagt, dass «durch unbetheiligte Experten ein Gutachten über das zweckmässigste Eisenbahnnetz abgegeben werden soll», wurden aus einer langen Liste prominenter europäischer Eisenbahn-Sachverständiger die Herren R. Stephenson und D. Gooch als bundesrätliche Experten eingeladen. Im Juni 1850 meldete der Schweizer Generalkonsul L. Prevost aus London, dass er als Ersatz für den überraschend erkrankten Gooch den jungen, sprachgewandten Ingenieur H. Swinburne gewinnen konnte, der sich beim Bau der technisch anspruchsvollen Eisenbahnlinie Chester-Holyhead bereits bewährt hatte.

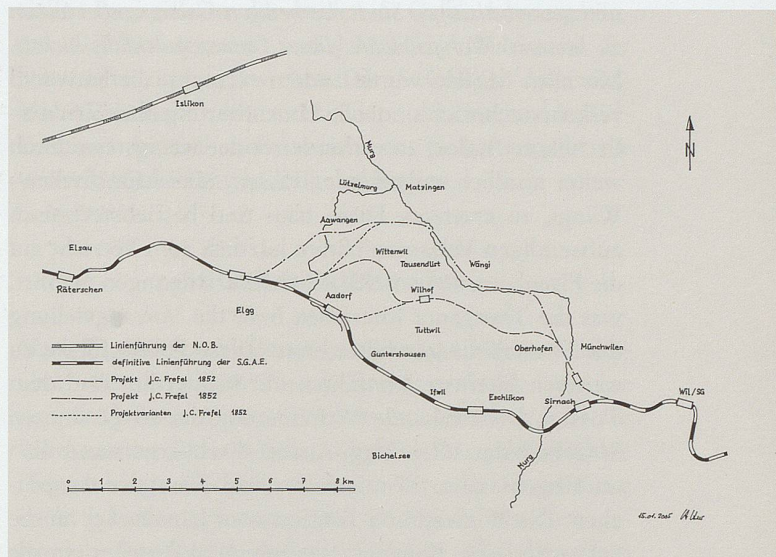
Die bundesrätlichen Instruktionen an die Experten waren ziemlich klar und unmissverständlich. H. Swinburne nahm im Sommer 1850 das Aktenstudium auf, um dann im Herbst zusammen mit R. Stephenson einige der vorgeschlagenen Eisenbahn- bzw. Verkehrsachsen zu besichtigen. Über die herrschende Stimmung in der Schweiz berichtete R. Stephenson im September 1850 nach London: «The designs for the Swiss Railways almost bring to my mind the mania of 1845. The Cantons represent the rural Companies of that year and each contests its position with as much tenacity and temper». Offensichtlich wurden die Herren Experten in den betroffenen Regionen eifrig bearbeitet. Die Eisenbahnlinie Rorschach-St.Gallen-Wil wurde allerdings nur aufgrund der Akten beurteilt – diese Linie galt als chancenlos.

Typisch für die von den Experten vorgeschlagenen Eisenbahnlinien ist die heute als Anachronismus emp-

fundene Kombination von steigungsarmen Linienführungen entlang der Flussläufe unter der Mitbenutzung von Wasserwegen im Trajektverkehr und die Bewältigung unvermeidlicher Steilrampen mittels so genannter «schiefer Ebenen». Für die Schweiz sollten dort anstelle der «stehenden Lokomotiven» Wasserballastzüge über die Steilrampen helfen. St.Gallen sollte gemäss Expertenansicht nicht unmittelbar an das schweizerische Eisenbahnnetz angeschlossen werden. Für die Ostschweiz ergaben sich daher als Bestandteile des schweizerischen Eisenbahnnetzes die Verkehrsachsen Thurtal–Bodensee–Rheintal mit der Verkehrsfläche Bodensee und die Achse Zürichsee–Walensee–Chur mit der allfälligen späteren Fortsetzung Richtung Lukmanier.

Gründung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft»

Noch während der auf Bundesebene laufenden Debatte um den Privat- oder Staatsbau und dem von Landammann M.Hungerbühler energisch mitgetragenen Kampf zugunsten des Privatbaus wurden die St.Galler Eisenbahnbestrebungen gezielt und mit grösster Energie vorangetrieben. Es galt eine Eisenbahn in einer Region beachtlicher Verkehrserwartungen unter bautechnisch recht anspruchsvollen Rahmenbedingungen zu bauen.



Die Linienführungen nördlich von Ifwil, die der Kanton Thurgau forderte und durch Ingenieur J.C.Frefel bearbeitet liess. (Zeichnung A. Heer)

Ungeachtet des Ausgangs der Verhandlungen im Nationalrat, die erst im Juli 1852 zugunsten des Privatbaus ausfielen, reichte das vorbereitende Eisenbahnkomitee die Konzessionsbegehren bei den Kantonen St.Gallen, Thurgau und Zürich ein. Bereits im Juni 1852 erteilte der Kanton St.Gallen die Konzession für die Strecke Rorschach–St.Gallen–Wil und im Dezember 1852 folgte der Kanton Zürich mit der Konzession für den Abschnitt Elgg–Winterthur. Der Kanton Thurgau versuchte dagegen beharrlich eine st.gallische Eisenbahn zu verhindern. Am 27. Dezember 1852 erfolgte die Konstituierung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft», die laut Statuten den «Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wyl als Anfang und erste Sektion der Eisenbahn vom Bodensee über Kanton St.Gallisches Gebiet nach Zürich und Basel» bezweckte.

Die Episode der Thurgauer Obstruktionspolitik

Dass der durchaus selbstbewusst definierte Gesellschaftszweck als verkehrspolitische Provokation aufgefasst werden konnte und entsprechend beantwortet wurde, zeigte der Kanton Thurgau in den folgenden rechtlichen Auseinandersetzungen. Auf eidgenössischer Ebene wurde durch den Regierungsrat des Kantons Thurgau gegen die St.Gallerbahn argumentiert: «Diesen Tribut müssten daher zu ewigen Zeiten die nicht-St.Gallischen Kantone alljährlich bezahlen, um das Vergnügen zu haben, über die 1000 Fuss hohen, übrigens sehr schönen St.Gallischen Berge und Aussichten und neben der freundlichen

LAKE CONSTANCE AND BASLE RAILWAY.

FIRST SECTION FROM RORSCHACH, THROUGH ST. GALL, TO WYL.

Capital 12,000,000 francs (£480,000)—In 24,000 Shares of 500 francs (£20) each.
Deposit £2 per Share.

Nearly one-half of the above Capital has been already subscribed in St. Gall and Appenzell.

SOCIÉTÉ ANONYME WITH LIMITED LIABILITY.

Interest at the rate of 4 per cent. per annum guaranteed by the Committee until completion.

SWISS COMMITTEE.

M. HUNGERBUHLER, Mayor of St. Gall, President.
J. HOFFMAN, Councillor of State, St. Gall.
J. C. BARLOCHER, President of the Chamber of Commerce, St. Gall.
J. J. KELLY, Manufacturer, Mettendorf.
I. H. TANNER, Mayor of Herisau.
J. BAUMGARTNER, Member of Council, St. Gall.
F. W. HARTMAN, Inspector of Public Works, St. Gall.
STAHELI-WILD, Member of the Mercantile Corporation, St. Gall.
WIRTH-SAND, Chief Judge, St. Gall.

Trustees in London.

HENRY BARNETT, Esq., 69, Lombard Street.
JOHN SHARLAND, Esq., Croydon, (Chairman of the North Devon Railway).
WALTER RICARDO, Esq., 11, Angel Court, Throgmorton Street.

Bankers.

Messrs. BARNETT, HOARE, and Co., London.
Messrs. J. J. MAYER and SON, St. Gall.
Messrs. KOEBERLIN, St. Gall.
Messrs. CUSTER and Co., Rheineck.

Brokers.

Messrs. BARNETT and ELLIS, 11, Birchin Lane.

Engineer.

Mr. VON ETZEL, (Director of Public Works in Wurtemberg).

Secretary, pro temp.

BENJAMIN GRUT, Esq.

Temporary Offices.

1, SAMBROOK COURT, BASINGHALL STREET.

The above Railway is thirty miles in length, and constitutes the first section of the Northern Railway of Switzerland.

Der «Actiensubskriptions-Prospekt» aus dem Jahre 1852. (Sammlung A. Heer)

und gewerbsthätigen Stadt des heiligen Gallus vorbei fahren zu können. Wohlfeil wäre dieser Genuss jedenfalls nicht!». Mit allen Mitteln wurde zudem versucht, die bau- und verkehrstechnisch sinnvolle Linienführung über Sirnach-Eschlikon-Aadorf zu verhindern oder wenigstens durch weiter nördlich verlaufende Trassen, über Münchwilen-Wängi, zu ersetzen. Diese bau- und betriebstechnisch aufwendigen Varianten hätten letztlich zum Verzicht auf die Eisenbahn aus wirtschaftlichen Erwägungen geführt, was die Thurgauer Interessen bzw. die Vorrangstellung der Thurtallinie geschützt hätte. Diese Politik führte zu weiteren Interessenkonflikten mit Winterthur und dem Tösstal. Die drohende Verhinderung der so genannten St.Gallerbahn über Elgg-Aadorf-Eschlikon stand also im Gegensatz zu Winterthurer und Tösstaler Ansprüchen. Die Winterthurer Petition vom Januar 1853 an die Schweizerische Bundesversammlung dokumentiert die Erwartungen und Ansprüche der betroffenen Region mit aller Deutlichkeit. Im März 1853 musste der Kanton Thurgau die Konzession für Streckenabschnitte Rickenbach-Wil und Wil-Sirnach-Eschlikon-Aadorf erteilen. Der Weg für den Bau einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil und Winterthur war nun offen.

Vom ersten Spatenstich zur Eröffnung

Der legendäre erste Spatenstich für die Eisenbahnlinie Rorschach-St.Gallen-Winterthur fand am 30. März 1853 in St.Gallen zu St.Leonhard statt. In den darauf folgenden Wochen und Monaten wurden die Bauarbeiten auf der ganzen Strecke aufgenommen. Die Linienführung wurde dabei weitgehend nach den Vorschlägen der Experten F. A. Pauli und C. Etzel aus dem Jahre 1846 übernommen. Einzig die ursprünglich geplante Trassierung über Oberuzwil und Jonschwil wurde zugunsten der bau- und betriebstechnisch vorteilhafteren Linie über Algetshausen und Niederstetten aufgegeben. Dass die Enttäuschung

über den Variantenentscheid des Jahres 1853 in den betroffenen Gemeinden Oberuzwil, Jonschwil und Lütisburg gross war, ist leicht nachvollziehbar.

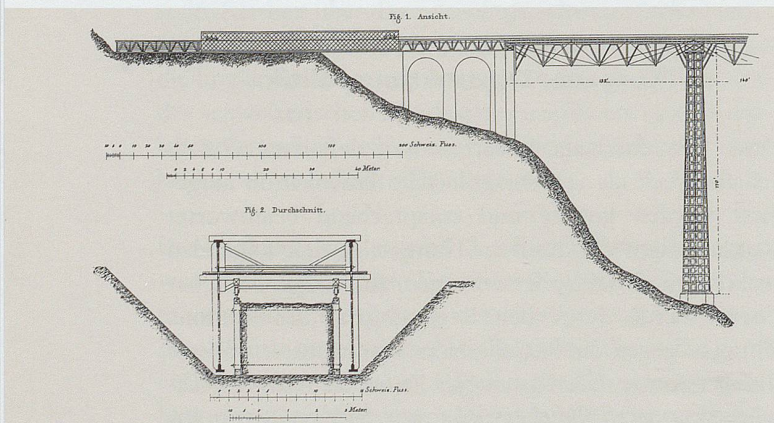
Der Verwaltungsrat setzte für die Gesamtleitung die Baudirektoren C. Etzel und und F.W. Hartmann ein. Die Gesamtstrecke wurde in die folgenden vier Bausektionen unterteilt:

- I. Sektion
Rorschach-St.Gallen unter Ingenieur Ed. Ritter
- II. Sektion
St.Gallen-Flawil unter Ingenieur L. Pestalozzi
- III. Sektion
Flawil-Wil unter Ingenieur L. von Schlichtegroll
- IV. Sektion
Wil-Winterthur unter Ingenieur J. Herz

Dass drei von vier Sektions-Ingenieuren aus dem süddeutschen Raum stammten, ist wohl keine Überraschung. Diese allesamt sehr jungen und hochbezahlten Fachleute holten sich ihre ersten Erfahrungen beim Bau der Eisenbahnen in den nördlichen Nachbarländern Baden, Württemberg und Bayern. Über die eingesetzte, recht zahlreiche Arbeiterschaft ist zur Zeit noch wenig bekannt. Die wenigen konkreteren Hinweise lassen aber vermuten, dass ein ansehnlicher Teil der Bauarbeiter oder Erdarbeiter, wie sie damals teilweise auch bezeichnet wurden, ebenfalls aus dem süddeutschen Raum stammten.

Die erste, zweite und dritte Bausektion zeichneten sich durch anspruchsvolle und für die damaligen Verhältnisse bemerkenswerte Brückenbauten aus. Zwei Namen bleiben mit diesen Kunstbauten verbunden. Eine der ältesten noch bestehenden Brücken der heutigen SBB AG, die doppelspurige Brücke über die Goldach, wurde vom Stuttgarter Unternehmer G.H. Schöttle erbaut. Die längst verschwundenen einspurigen Eisenbrücken über die Sitter, Glatt und Thur wurden von C. Dollfuss konstruiert und erbaut. Diese technisch gleichartigen Bauwerke wurden im Sinne kostengünstiger Elementbauweise industriell vorgefertigt. Das damalige Kostenbewusstsein führte zu Konstruktionen, die im Grundsatz auch heute als fortschrittlich gelten würden.

Bezüglich der Hochbauten der S.G.A.E., die unter dem Direktionsarchitekten L. Bitzer entstanden, galt ebenfalls äusserste Sparsamkeit. Einziger Repräsentationsbau war der St.Galler Bahnhof. Für die Unterwegs-Stationen scheinen drei Stationstypen zur Ausführung gekommen zu sein. Als kleinste Einheit gilt das Bahn- und Brückenwärterhaus von Schwarzenbach, das zusätzlich als Haltestelle zu dienen hatte. Die heute immer noch bestehenden einstigen Wärterhäuser bei der Glatt und der Sitter



Aus der Beschreibung des Montagevorgangs der Sitter-Brücke bei St.Gallen. (Quelle: Allgemeine Bauzeitung)

entsprechen ebenfalls diesem Bautyp. Die Stationsbauten zwischen Sirnach und Räterschen dürften dem mittleren Einheitstyp entsprochen haben. Die Stationen zwischen Mörschwil und Wil können als weitere Gruppe gelten und entsprachen in den Grundzügen dem noch bestehenden Stationsgebäude von Flawil. Die Rorschacher hatten sich während 37 Jahren mit einem Provisorium, d.h. dem als Aufnahmegebäude umgenutzten Geräteschuppen, und der grossen hölzernen Bahnhofhalle zu begnügen.

Die Eröffnung der Teilabschnitte erfolgte in den Jahren 1855 und 1856 schrittweise bis Wil, Flawil, Winkeln, St.Gallen und Rorschach. Im Sinne zeitgenössischer Reminiszenzen gewähren die überlieferten Berichte reizvolle Einblicke in die damaligen Verhältnisse und Wahrnehmungen.

Verkehrspolitisches aus dem Untertoggenburg

Der Korrespondent des «Tagblattes der Stadt St.Gallen» wusste über die Eröffnungsfeierlichkeiten vom 23. Dezember 1855 folgendes aus Uzwil zu berichten: *«Wie ein schönes Ende bekanntlich jedes Ding ziert, so war auch der schönste Akt des Tages den Utzwylern für den Abend vorbehalten. Bei Wein und Gesang wurde im Wartsaal des Stationsgebäudes auf die Verbrüderung von Ober- und Niederutzwyl zu einem Utzwyl, auf die Eisenbahn und ihre Erbauer, auf die Industrie Utzwyls überhaupt und besonders auf die während der letzten Weltausstellung durch Medaillen ausgezeichneten Industriellen desselben, auf den gemeinen Mann und die arbeitende Klasse, auf die Lokomotive Toggenburg und auf Erstellung einer Verbindungs- und Poststrasse zwischen dem Toggenburg und dem nahen Kanton Thurgau, auf die menschliche Willenskraft und ihre riesenhaften Unternehmungen und Leistungen der Neuzeit, auf das nun glücklich beendigte Missverständnis zwischen Ober- und Niederutzwyl, (Feindschaft will der geehrte Toastbringer nicht in seinem Lebens-Lexikon finden; glaub's ihm auch), auf ein baldiges Wiedersehen u.s.w. toastiert. [...] Aufgefallen ist nur, dass ausser Hrn. Verwaltungsrath und Betriebs-Inspektor Simon kein einziges Mitglied des Eisenbahnverwaltungsrathes bei der Eröffnung für das Publikum anwesend war, während die Mitglieder der zürcherischen und thurgauischen Eisenbahnbehörde keine solche Gelegenheit vorbeigehen lassen, sich dabei einzufinden und die Eisenbahnsache recht populär zu machen.»*

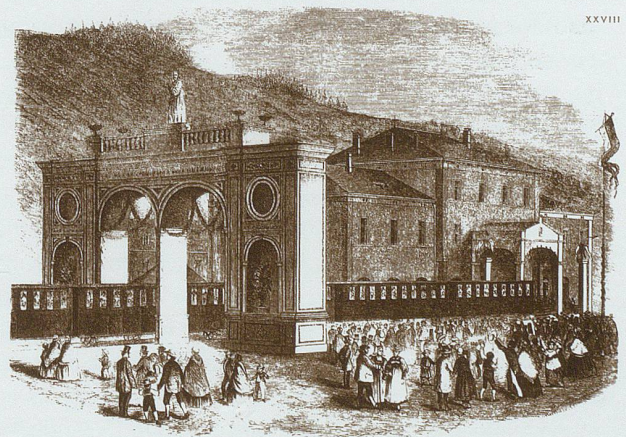
Das Urteil des Korrespondenten steht, soweit es die Präsenz der Eisenbahnbehörden betrifft, im klaren Gegensatz zum tatsächlichen Engagement verschiedenster Exponenten. Insbesondere dürfte das eisenbahnpoli-

tische Engagement der beiden St.Galler Landammänner G.J. Baumgartner und J.M. Hungerbühler in der Schweiz einzigartig dastehen. Die «St.Gallisch-Appenzelische Eisenbahn» war nicht zuletzt die Frucht des Wollens und des frühen Erkennens der Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

St.Galler Festfreuden

Nach Tagebuchaufzeichnungen von J. M. Hungerbühler über die damaligen Geschehnisse und Meilensteine der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» war es am Palmsonntag vom 16. März 1856 die Dampflokomotive «Toggenburg», die sich als erste über die Sitterbrücke nach St.Gallen vorwagte. Die Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen St.Gallen und Winterthur folgte bald darauf an jenem denkwürdigen, strahlend schönen Ostermontag vom 24. März 1856. Die zeitgenössische bildhafte Schilderung spricht für sich selbst: *«...Die lange Reihe von Wagen (17), geführt von den sinnreich geschmückten Lokomotiven «St.Gallen» und «Appenzell», von denen die erstere den heil. Gallus, einen Lorbeerkrantz schwingend, an der Stirne trug, wurde mit tausendstimmigem Jubel empfangen, und Manchen, die von der grossen Bedeutung des Tages für die Zukunft St.Gallens so recht innig durchdrungen waren, perlten Thränen in den Augen...».*

Die anlässlich der Eröffnungsfeierlichkeiten in St.Gallen gehaltenen Reden von Gemeindeammann A. Kunkler und Regierungsrat A.O. Aepli mussten nachträglich aufgrund eines Beschlusses der Eisenbahnkommission in das Protokollbuch aufgenommen werden.



Zeitgenössische Darstellung der Eröffnungsfeierlichkeiten vom 24. März 1856 in St.Gallen. (Sammlung SBB Historic)

Rede des Herrn Gemeindeammans Kunkler von St.Gallen bei Anlass des Festes der Eröffnung der st.gallisch-appenzellischen Eisenbahn nach Ankunft des Festzuges vor dem Stationsgebäude in St.Gallen:

«Hochgeachtete Herren Repräsentanten der hohen Landesbehörden unseres Kantons! Hochansehnliche Herren Abgeordnete befreundeter und benachbarter Städte und Orte, Eisenbahngesellschaften und Korporationen! Hochgeachtete Herren des Verwaltungsrathes und der Kommission der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft! Verehrte Mitbürger und Festtheilnehmer insgesamt!

Unter den günstigen Auspizien eines heitern Himmels und sonnigen Gott gesendeten Tages, unter dem Donner der Kanonen und dem Geläute der Glocken empfangen wir heute feierlich im Weichbilde unserer festlich geschmückten Stadt die ersten Züge der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn, herrlich geschmückt mit Flaggen, Emblemen und Blumengewinden, begleitet vom Jubel des zuströmenden Volkes, in sich tragend die Beschützer, Leiter, Förderer, Ausführer und Theilnehmer an dem grossen Werke, in Verbindung mit den ausgezeichneten Ehrengästen zu dessen Inauguration.

Mir, von der Spitze der hier vereinten städtischen Behörden, ward die hohe Ehre zu Theil, das erste begrüssende Wort im Namen unseres Gemeinwesens an Sie, hochverehrte Herren, zu richten. Darum rufe ich Ihnen am heutigen Tage vorab ein dreifach lautes *Willkommen in St.Gallen!* entgegen!

Ehe ich Sie aber einführe in unsern Kreis, möge es mir in meiner Stellung vergönnt sein, vor Ihnen, hochverehrte Herren, und vor dem versammelten Volke noch eine gedrängte Ansprache über die Bedeutung dieses Festes insbesondere für die *Stadt St.Gallen* mit diesem Empfangsgrusse zu verknüpfen.

Festanlässe (Ihr wisst es) in wiederkehrender Reihenfolge mit eidgenössischen und deutschen Freunden haben wir schon manche gefeiert; es blieb uns davon und, wir dürfen es glauben, auch unseren werthen Gästen, eine freundliche Erinnerung zurück. Auch bei jenen Festen hörten wir die Salven der Geschütze, Musik und Gesang, sahen wir Blumen und Reiser und ein fröhliches Volk. *Aber* von un-

gleich höherer, allgemeinsten Bedeutung ist das heutige Fest ein solches, wie sie nur nach Jahrhunderten wiederkehren. *Denn* wir feiern heute das Inslebentreten einer *grossen, hochwichtigen Errungenschaft* für die Stadt St.Gallen, wie für die umliegenden Landestheile unseres Kantons und des freundnachbarlichen Kantons Appenzell. Ist auch das, was wir mit leibhaftigen Augen heute vor uns sehen, für uns kein Unerwartetes mehr, so fühlen wir uns doch davon mit Staunen erfüllt, unsere Brust von Freude gehoben und von gerechtem Selbstgefühl. Was noch vor einem Jahrzehend nur als ein kühnes Traumbild erschien, ist heute volle, lebendige, verkörperte Wirklichkeit geworden. Die Lokomotive hat, gleich einem gewaltigen Dampfross mit schnaubenden Nüstern, angespannt an den Wagen mit beflügelten Rädern, über den kunstvoll gelegten Schienenbau den Weg gefunden bis zu uns, – zu uns, den Bewohnern der Stadt, die man als die höchstgelegene unseres Erdtheils bezeichnet; – sie ist angelangt am Fusse der Alpenregion, wo einst nur das Saumross mühsam über steile Pfade dahinzog, – sie ist triumphirend eingezogen in unsere festlich bereitete Stadt, an der Stätte, wo einst der hl.Gallus, als christlicher Sendbote, im dichten Urwald den Anfängen der Kultur die erste Bahn gebrochen, – sie hat Berge und Flüsse, tiefe und weite Klüfte und Abgründe überschritten, um in St.Gallen ihren festlichen Einzug zu halten. Ja gewiss, es waren zahllose und mächtige Schwierigkeiten und Hindernisse zu besiegen bis zur Erreichung dieses hohen Zieles.

Darum ergreift uns, ich wiederhol' es, ein freudiges Erstaunen über die Ausführung dieses grossartigen Unternehmens; – darum (könn't' ich würdig genug es thun), würd' es vor Allem aus mich drängen, Kränze um die Stirne der Männer zu winden, die sich um das grosse Werk so hoch verdient gemacht; – Jener ehrend zu gedenken, welche zuerst anregten diese Bestrebungen; rührenden Dank Denen zu spenden, die mit energischer Thatkraft und Ausdauer das Unternehmen leiteten; – lautes Lob zu verkünden Derer, die mit genialem Geiste der Ausführung den Weg vorzeichneten; – wohlgebührende Anerkennung auszusprechen für Alle vom ersten bis zum letzten durch deren Bethätigung, – durch deren oft gefahrvolle Arbeit diese Schöpfung so überraschend ins Leben trat und nun als ein *schönes grosses Ganzes vor uns steht*.

Ihnen Allen ruf' ich zu: *Das Werk lobet den Meister*.

Mögen Sie denn insbesondere, verehrte Herren! Ihr Werk unserer sichern Obhut übergebend, und, ausruhend von anstrengenden Mühen, heute sich mit uns des Selbsterrungenen freuen, um dann erst wieder mit frischen Kräften sich der letzten Vollendung des Werkes zu widmen.

Denn wendet sich unser Auge nach jener Seite hin, so vermissen wir noch das verbindende Glied unseres Schienenweges mit den Gestaden des See's und den deutschen Ländern und mit der andern Linie, die über, die über die Alpen nach dem Süden führen soll. – Allein nicht ferne mehr wird sein der Tag, an dem auch von dort her die Lokomotive unserer städtischen Gebiet durchbrausen soll; – das schwerere und grössere Ziel ist mit dem heutigen Tage erreicht, und ist es denn nicht ein altes, wahres Wort, dass bei einem berechtigten und kräftigen Streben in dem schon Erreichten die sicherste Gewähr der Verwirklichung dessen liegt, was noch zu erreichen übrig bleibt. St.Gallen wird mit Selbstvertrauen in sich wie in die Zukunft des Werkes, eingedenk seines alten Wahlspruches: *si Deus nobiscum quis contra nos!* auch die Hemmnisse von dieser Seite noch zu überwinden und seine ganze grosse Aufgabe zu erfüllen wissen.

So sind denn, hochverehrte Herren und Festgenossen! erst drei Jahre dahin gegangen, seit an jener nahen Stelle des Reitschulgebäudes (dessen Stätte heute schon frei und mit diesen Raume vereinigt ist) die versammelten Bürger unserer Stadt, auf den einmüthigen Antrag ihrer Behörde, das erste schwere Gewicht in die Waagschale warfen mit tausenden aufrauschender Hände zu dem wohlbewussten kräftigen Entschluss: auch *wir wollen*, auch *die Stadt St.Gallen will eine Eisenbahn*, St.Gallen soll nicht abseits liegen von den Linien des grossen Netzes der eisernen Völkerstrassen, mit denen Europa mehr und mehr sich bedeckt; es ist eine Lebensfrage, so wurd' es erkannt, für St.Gallen, will es anders seinen Rang behaupten als einer der schweizerischen Hauptplätze des grossen Handels- und Industrieverkehrs, – welche Anstrengungen es auch kosten möge, wir wollen auch durch unsere Mauern ziehen diesen mächtigen Hebel des socialen Lebens der Neuzeit.

Als diesem Entschlusse, das Interesse des gesammten Landes wohl erwägend, durch entscheidende Mitwirkung beitraten die obersten Behörden des Kantons, als sich dieselben anschlossen die Genossenbürgerschaft der Stadt und der kaufmännischen Korporation, wie auch einige im Bereiche der projektirten Linie liegende Gemeinden, als diesen Beispielen folgten die einzelnen Bürger der Stadt

und der industriellen Gebiete des Toggenburgs und des in gleichen Bestrebungen uns so nahe verbundenen Kantons Appenzell, da reifte schnell der Entschluss zur That, zur lebensfrischen That als ein Zeugnis St.Gallischen Gemeinsinns und vorwärtsstrebender Regsamkeit.

Und nun, hochgeehrte Herren! theilnehmende Festgenossen, beginnt mit den heutigen Tage schon die in alle Verhältnisse eingreifende Wirksamkeit dieses neuen, grossartigen Elementes in der *unmittelbarsten* Verbindung mit unserer Stadt; – von höchster Bedeutung sowohl für die Gegenwart wie für die Zukunft der gesammten Bevölkerung.

Wie vermöge des unsichtbaren Wunders der mehr als blitzschnellen Strömung des elektrischen Funkens durch den Telegraphen (eine der werthvollsten Schöpfungen unserer neuen Bundesinstitution) die Mittheilung der Gedanken in weiteste Fernen so leicht vermittelt wird, – also ist in gleicher Weise die auf den Eisenschienen durch weit getrennte Länder eilende Lokomotive die sichtbar verkörperte Kraft durch deren Medium die Bewohner verschiedener Gegenden in lebendigen und engen Wechselverkehr mit einander treten; – sie ist es, die Eisenstrasse, durch welche die Produkte des Landbaues, der Industrie und der Künste von einem Gebiete zum andern, von der Region des Südens zu der des Nordens, in schnellem Austausch sich bewegen; – sie, die Eisenbahn, gibt dem bisher mehr an die Scholle der Heimath Gebundenen das Mittel an die Hand, mit Ersparnis an Zeit und Geld die Kraft seines Talentes und seiner Arbeit dahin zu lenken, wo er den Bedarf für sie findet; – sie ist es, die die Sammlung von Kenntnissen und Wissenschaft an weit entfernten Orten erleichtert; sie bietet auch dem Unvermöglihern die Gelegenheit, zuweilen heraus tretend aus dem engen Kreise seines Alltagslebens für sich und seine Angehörigen in geselliger Weise an anderem Orte Erholung zu suchen; – *sie* vermittelt das öftere Wiedersehen durch Entfernung getrennter Glieder der Familien oder Befreundeter; – *sie* bringt schnelle und wirksame Hülfe in Zeiten der Noth und Gefahr; – *sie* endlich befördert die grossen Züge theilnehmender Gäste bei den Volksfesten unseres Vaterlandes von einem Orte zu dem andern; – *ihr* der Eisenbahn, verdanken wir es, dass sie uns heute schon eine so grosse Zahl verehrter Ehrengäste, Freunde und Theilnehmer von nah und fern zu unserm Eröffnungsfeste zugeführt hat.

Ihnen also zum Voraus, hochverehrte Herren, deren Gegenwart als Zeugen und Theilnehmer an unserm Feste dessen Bedeutung noch mehr erhebt, – Ihnen biet' ich Namens der Stadt St.Gallen nochmals den Handschlag zum willkommensten Empfange; – lassen Sie sich nieder mit uns an unserm für sie gastlich bereiteten Heerde; – nehmen sie freundlich auf, was Ihnen freundlichst geboten wird; – verweilen Sie lange in unserm Kreise, mit uns im Wechselgespräche bei traulichem Mahle gedenkend der vergangenen Zeiten, wie insbesondere der neuesten Zeit, sie ist es ja diese neueste Zeit, die uns eben durch den heutigen Festanlass so augenscheinlich und nachdrucksvoll die Anweisung auf eine stets enger werdende Vereinigung ertheilt.

Der ganzen Versammlung aber, allen Mitwirkenden und Theilnehmenden, ruf ich an diesem Ehrentage St.Gallens zu: Es freue sich unser Volk! es freue sich das Alter wie die Jugend! es freue sich jedes Geschlecht! Unauslöschlich bleibe dieser für uns so denkwürdige Tag aufgezeichnet in unserer Geschichte wie in unserem Gedächtniss; – die heranwachsende Jugend übertrage sein Andenken an die kommende Generation; – und selbst, wo fern auf fremder Erde zerstreut St.Gallische Herzen für die Heimath schlagen, wiederhülle freudig dieses Tages weithin verbreitete Kunde.

Endlich zum Schlusse übergehend, verehrte Freunde und Festgenossen insgesamt, lasset uns nicht vergessen über allem Anderen, *Gott die Ehre zu geben*, dem gross und gütigen Gott, der sich auch bei diesem Werke und dessen Ausführung durch die Kräfte der Natur und des menschlichen Geistes wünschbar kundgegeben hat. Möge Er dieses Werk von Unfall und Gefahr bewahren; – möge Er seinen Segen verleihen diesem Werke bei uns, als einem mächtigen Förderungsmittel näherer Vereinigung mit unseren Städten und Orten, bürgerlichen Gemeinsinns, vermehrten Wohlstandes und erleichterten veredelten Lebensgenusses für alle Klassen des Volkes zu Stadt und Land, damit auch diese unsere Eisenbahn, deren Eröffnung wir heute feiern, mit Ehren würdig sich anreihe und verbinde den gleichartigen Schöpfungen im ganzen theuern schweizerischen *Vaterlande!*»

Erwiderung des Herrn Regierungsrathes Aepli als Präsidenten der Eisenbahnkommission:

«Titl.! Es ist mir die ehrenvolle Aufgabe zu Theil geworden, den Gruss, den Sie uns beim heutigen festlichen Einzug der Lokomotiven darbringen, zu erwiedern.

Ich erfülle diese Aufgabe mit freudigem Herzen und danke Ihnen im Namen aller Derer, welche in grösserm oder geringerm Masse bei der Ausführung dieses Werkes mitgewirkt haben, und denen wohl Allen der Gruss gilt, den Sie uns darbringen für diesen freundlichen Willkomm.

Ich danke Ihnen meine Herren, ich danke der Stadt, welche Sie repräsentiren, bei dieser Gelegenheit auch für die warme Theilnahme, welche Sie schon beim Beginne dieses Unternehmens gezeigt und bisher erhalten haben, für die schönen Hoffnungen, die Sie an dessen Zukunft knüpfen, und für die aufrichtigen Wünsche, welche sie für dessen gänzliche Vollendung laut werden liessen. – Lassen Sie sich, meine Herren, die Bahn, wie sie jetzt in die Stadt geführt und dem Betrieb übergeben wird, auch für die Zukunft bestens empfohlen sein.

Wenn Sie nun aber, meine Herren, die Ausführung dieses Werkes eine grosse Errungenschaft für die Stadt nennen, und denen Kränze und Anerkennung widmen, die sich um dasselbe verdient gemacht, so darf wahrlich nicht übersehen werden, dass auch denjenigen Kränze gebühren, welche die erste Anregung zu demselben gegeben haben, welche dadurch gewissermassen die geistigen Träger desselben geworden sind. Und dieses Verdienst gehört in erster Linie gerade derselben Stadt, die heute in so froher Stimmung die einziehenden, festlich geschmückten Lokomotiven begrüset.

Es kam übrigens auch nicht von Ungefähr, dass sie den lebendigen thatkräftigen Willen an den Tag legte, mithin eingezogen zu werden in das grosse Netz der völkerverbindenden Eisenstrassen. Sie gab damit nur ihre Absicht zu erkennen, wie sie bis zur Stunde eine ehrenvolle Stellung unter den Schwesterstädten des Vaterlandes eingenommen, auch in der kommenden Zeit, indem sie sich die grossen Erfindungen der Gegenwart aneignet, diejenige Stellung zu bewahren, welche anzusprechen sie berechtigt ist. Sie erfüllte damit nur Pflichten ihrer Geschichte, wie ihrer Zukunft gegenüber.

An der einsamen Grabstätte eines hl. Mannes entstanden, an der Schwelle eines Klosters gebaut, doch schon eine der ersten im Vaterlande, die mit Mauern und Thürmen umgeben wurde, getragen von gewerblicher Regsamkeit und bürgerlichem Gemeinsinn, arbeitete sie sich, trotz aller Drangsale der Zeiten, unter dem gnädigen Schutze der Vorsehung, nach und nach auf eine Stufe empor, welche ihr gestattete, nicht nur in immer grösser werdendem Massstabe und in stets sich erweiternden Kreisen die Früchte ihres Gewerbfleisses zu sammeln, sondern auch eine freie politische Stellung einzunehmen. Sie bewahrte die letztere, bis sie durch die Umgestaltungen der Zeit nicht sowohl ihre eigene Freiheit verlor, als dieselbe vielmehr auf ein grösseres Gemeinwesen übertrug, welchem sie jetzt als Hauptstadt vorab in allen Guten und Gemeinnützigen voranzuleuchten berufen ist. Ihre gewerbliche und kaufmännische Thätigkeit dehnte sich noch in weit grösserer Masse aus als ihre politische Bedeutung, und heute schon sind keine Meere zu gross, dass sie nicht von ihrem Handelsverkehr durchzogen würden, und keine Küsten zu entfernt, an denen sie nicht ihre Waaren feilböte.

In diesen Verhältnissen liegt der Grund, warum diese Stadt nicht anders konnte, als die Ausführung dieses Werk verlangen.

Aber – es sei hier zu gleicher Zeit ausgesprochen – auch der Kanton war es sich bewusst, dass sein eigenes höchstes Interesse dieses Unternehmen erheische, dass dieses Interesse mit demjenigen der Hauptstadt in völligem Einklang stehe, und dass er seine eigene Zukunft gefährden würde, wenn er nicht das entscheidende Gewicht *seines* Willens mit in die Waagschale legte.

Also die ersten Kränze denen, die eine ehrenvolle Vergangenheit hinter sich, mit muthigem Herzen und freiem Blicke in die Zukunft schauten und das grosse Wort aussprachen: *Wir wollen dieses Werk!*

Doch die Ausführung dieses Werkes sollte nicht leicht werden. Waren die Sorgen über die Mittel, welche zeitweise zu karg zugemessen schienen, beseitigt, so thürmten sich die Schwierigkeiten entgegen, welche in der Beschaffenheit des Bodens lagen, den die Eisenbahn zu durchschneiden bestimmt war, und wenn die Sümpfe nicht mehr zu unergründlich, die Ströme nicht mehr zu reissend, die Schluchten nicht mehr zu weit und zu tief waren, um der Bahn den kunstgerechten Bau streitig zu machen, so waren es die

feindlichen Interessen der Menschen, welche hindernd in den Weg traten.

War demnach der Entschluss, der dieses Werk ins Leben rief, ein grosser, so war die Anstrengung, welche dessen Ausführung erforderte, nicht weniger gross, und Kränze, ja Kränze allen denen, die ihre geistige und körperliche Kraft diesem Werke gewidmet haben!

Es ist hier nicht der Ort, in eine genauere Betrachtung der Geschichte dieses Unternehmens einzutreten, so sehr sie auch Gelegenheit böte, so manches einzelne Verdienst hervorzuheben. Es muss genügen, bei dieser Gelegenheit der treuen, aufopfernden Hingebung des Herrn Präsidenten und der Mitglieder des Verwaltungsrathes zu erwähnen; des Herrn Baudirektors zu gedenken, der dem Unternehmen seinen glänzenden Namen, seine Kenntnisse, seine reichen Erfahrungen geliehen hat; des Herrn Oberingenieurs, der, mit Land und Leuten schon längst befreundet, sachkundig und rüstig und unverdrossen die Arbeiten geleitet hat; jenes genialen Meisters, der unseren Lokomotiven den Weg über die Abgründe geebnet hat; des Herrn Betriebsdirektors, welcher auf eben so einsichtige als energische Weise den Betrieb organisirt und geleitet hat; aller übrigen Ingenieure, Architekten und Techniker, aller Werkmeister, Aufseher und Arbeiter, aller Angestellten auf den Büreaux der Verwaltung und der Finanzdirektion; kurz Aller, die in grösserer oder geringerer Masse sich bei dem Unternehmen betheiligt haben.

Eines dürfen wir freilich nicht übersehen – noch sind wir nicht am Ziele! Noch sind die Kämpfe, die das Unternehmen zu bestehen hat, nicht beendigt, noch bleiben daher alle ruhmvollen Eigenschaften in Anspruch genommen, welche sich bei diesem Werke – bei dessen Beginn wie bei dessen Ausführung – geltend gemacht haben. – Liegt darin eine Entmuthigung? – Gewiss nicht! – Es müsste vielmehr das Werk sich selbst verläugnen, wenn es von nun an auf völlig geebnetem Wege zu Ende geführt werden könnte. Wie es bisher fast Schritt für Schritt der Natur und den Menschen, den gegebenen und erkünstelten Schwierigkeiten abgekämpft werden musste, so darf auch seine letzte Vollendung nur im Kampfe errungen werden. In dem aber, was wir bis hieher erreicht haben, liegt die Hoffnung, liegt die *Gewissheit* des baldigen siegreichen Gelingens des ganzen Werkes.

Welche Wünsche soll ich nun noch an dieses Werk knüpfen?

Für diese Stadt, deren würdige Repräsentanten Sie, meine Herren, sind; für den Kanton, der dieses Unternehmen ins Leben gerufen hat, möge die Eisenbahn ein Mittel werden, den Verkehr mit den landwirtschaftlichen Produkten zu erleichtern, die Zufuhr der Lebensmittel zu befördern, den Bezug der unserer Industrie nothwendigen Rohstoffe wohlfeiler zu machen, die Absatzplätze für die Erzeugnisse unserer Industrie zu vermehren, dem Handel einen stets ausgedehntern Flor zu bereiten; nicht nur aber neue Quellen des Wohlstandes zu eröffnen, sondern auch die intellektuelle und sittliche Bildung des Volkes zu heben. Sie möge ein Mittel werden, den geschäftlichen und geselligen Verkehr zwischen den Bewohnern von Stadt und Land zu heben, die Beziehungen zu unseren Nachbarn, insonderheit zu unsern Bundesbrüdern, zu vermehren, zur Beseitigung von Vorurtheilen und Missverständnissen mitzuwirken, zu stets allgemeinerer Anerkennung der Wahrheit beizutragen, *dass nur das eines wahrhaft freien und grossdenkenden Volkes würdig sei, jedes tüchtige, dem öffentlichen Wohle gewidmete Streben anzuerkennen und zu unterstützen.*

Möge gerade diese Eisenbahn die Erkenntniss herbeiführen, *dass ein jeder Theil des Vaterlandes nach seiner Lage, seinen Bedürfnissen, seinen Verkehrsverhältnissen die Berechtigung besitze, die grossen Erfindungen der Zeit für sich zu benutzen, dass es aber zugleich die Aufgabe aller einzelnen Bestrebungen sei, auf Einen Vereinigungspunkt hinzuwirken, aus welchem erst die rechten Vortheile auf das Ganze und auf die einzelnen Theile wieder zurückfliessen.*

Wehe dem Lande, – wehe dem Volke, dessen vereinzelte Anstrengungen in solchen Dingen nur zur Selbstsucht, zu Zerwürfnissen und fortdauernden Feindseligkeiten führen; – Heil ihm aber wenn auf der Grundlage einer gesunden, vaterländischen Gesinnung und einer lautern nationalökonomischen Auffassung der Verhältnisse der richtige Vereinigungspunkt gefunden wird! – Die Eisenbahn möge auch ein Mittel sein unser Volk immer mehr in die grosse Familie der europäischen Völker einzuführen, nicht um dabei seine auszeichnenden Eigenthümlichkeiten einzubüssen, sondern nur um an den Fortschritten der übrigen Völker in Bildung und Gesittung lebendigen Antheil zu nehmen und um dem Ideale einer ächten christlichen Verbrü-

derung unter den Nationen der Erde wo möglich näher gerückt zu werden.

Lassen Sie auch mich, meine Herren, mit einem Blicke nach Oben schliessen, mit einer Hinweisung auf Jenen, ohne dessen Segen kein menschliches Werk gedeihen und keines bestehen kann. Möge Er, der die Schicksale der Menschen in seiner Hand hält, auch dieses Werk menschlicher Anstrengung in seine gnädige Obhut nehmen. Möge er es vor Zerstörung bewahren und diejenigen schützen, welche auf dessen Gebrauch angewiesen sind.»

«Gottes Hand» So rufe ich Ihnen mit dem sinnigen Spruche auf jener Ehrenpforte zu:

«Gottes Hand
 Ueber unser Volk und Land!
 Seine Gnade unserm Leben!
 Sein Gedeihen unserm Streben!
 Unserm Schaffen, unserm Ringen
 Sein Gelingen.»

Von der Lustfahrt nach Winterthur

Über den zweiten Festtag und ersten Tag unter dem fahrplanmässigen Betrieb der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn» zwischen St.Gallen und Winterthur berichtet das «Tagblatt der Stadt St.Gallen»:

«... Der Osterdienstag sollte der Tag der Aktionäre und der Jugend seyn. Der Eisenbahnverwaltungs-rath hatte die mit allgemeinem Dank entgegengenommene Freundlichkeit, auch sämmtliche Real- und höhere Stadtschulen, sowie die Kantonsschule zur Lustfahrt nach Winterthur einzuladen und so zogen denn diese in ihrer kleidsamen Kadetten-tracht, 530 Männchen stark, festlich auf. Die zwei vom Dekorateur Hrn. Pupikofer in Winterthur zuworkommend ausgeschmückten Lokomotiven hatten die nicht geringe Arbeit, den gewaltigen Festzug von über 1300 Personen in 18 bewimpelten Waggons über die neueröffnete Bahn hinzuführen. Alle Stationsplätze waren von bunten Kreisen des freudig theilnehmenden Volkes angefüllt. Fahnen, Kränze, Böllerschüsse und allgemeine jubelnde Hochrufe schallten den Festreisenden entgegen. Die Station von Flawyl war mit laubumfassten Medaillons verziert, welche die Namen der Verwaltungsräthe Hungerbühler, Bärlocher, Stäheli, Hoffman, Wirth, Bänziger und Simon zeigten; Musik, Gesang der Schuljugend und weissgekleidete Mädchen empfingen den Zug. Ebenso schallte in Utzwyl Musik entgegen. In Wyl spendete das Wohlwollen dortiger Bürger einen köstlichen Ehrentrunck in gewaltigen Silberpokalen und unsere Kadetten antworteten mit einem frischen Liede. In Elgg hiess der greise Vorstand der Gemeinde die St.Galler auf Zürcher Boden herzlich willkommen und reichte aus den Tragekörben des niedlichen Kinderpaars in Appenzellertracht wiederum alten Ehrenwein. Hr. Verwaltungsrath Bärlocher verdankte den freundlichen Empfang und das kleine Pärchen wurde sofort aufgepackt und nach Winterthur entführt.

Hier hatten sowohl die Einwohner als auch, alter Eifersucht vergessend, die Nordostbahn Allem aufgeboten, den Empfang glänzend und freundlich zu machen. Mit inniger Freude sahen es die St.Galler, wie unsere Rivalin ihren Bahnhof mit einem malerischen Wimpelwald geschmückt hatte [...].

Unvergesslich werden die beiden Fesstage Allen seyn, unvergesslich besonders der St.Galler Jugend, – die erste Eisenbahnfahrt, die fröhlichen Stunden in dem schönen Winterthur. Namentlich verdient noch hervorgehoben zu werden die vorzügliche Haltung sowohl des zahllosen Volkes als auch fröhlichen Knaben an beiden Tagen, indem nicht die geringste Störung vorkam. Eben so wohl bewährte sich der gut organisirte Bahndienst, der trotz des grossartigen Personenandrangs mit aller Ruhe vor sich ging. Unsere Brücken aber haben sich unter der gewaltigen Last auf's vortrefflichste bewährt. Darum: Glück auf dem ganzen schönen und grossen Unternehmen!»

Bemerkenswert ist an dieser Berichterstattung, dass kein Wort über den Kanton Thurgau oder allfällige Festlichkeiten zwischen Sirnach und Aadorf verloren wird. Übersäumende offizielle oder vielmehr kantonale Festfreude dürfte dort aufgrund der zu jener Zeit noch nicht überwundenen verkehrspolitischen Spannungen kaum angesagt gewesen sein.

Sowohl in St.Gallen als auch in Winterthur verstand man die Feste offensichtlich zu feiern – und sich in hohen Erwartungen öffentlich zu überbieten. Dass die führenden Köpfe zu jenem Zeitpunkt den Ernst der finanziellen Lage allen Festfreuden zum Trotz realistisch einschätzten, zeigen die Akten aus der Zeit der Eröffnung.

Die Vereinigten Schweizerbahnen

Der Finanzbedarf der Eisenbahngesellschaften zwang zur Suche nach weiteren Geldgebern. Denn die Finanzmittel für den Abschluss der laufenden Bauarbeiten mussten dringend gefunden werden. In Paris wurden im Laufe des März 1856 mit der «Réunion financière», einer Finanzgruppe unter der Federführung des Hauses Rothschild, Verhandlungen geführt. Die Pariser Geldgeber waren aber nur bereit, eine finanziell attraktiv erscheinende Bahngesellschaft zu finanzieren. Die Fusionspläne sahen daher vor, dass die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn, die Südostbahn, die Glatthalbahn, die Nordostbahn einschliesslich der Rheinfalhbahn zu einem Unternehmen zusammengefasst werden sollten. Diese Zusammenführung zu einem ganzen Eisenbahnnetz, die Erweiterung Richtung Basel und der angestrebte Bau der Lukmanierbahn schienen ein für Investoren attraktives Paket darzustellen. Die Herren D. Wirth-Sand und J.J. Bänziger-König waren die Verhandlungspartner seitens der S.G.A.E.. Die angestrebte Gross-Fusion scheiterte, da sich die Nordostbahn nicht einbinden liess. Der Zürcher Bankier und Verfechter der Gross-Fusion Schulthess-Rechberg fiel in Ungnade. Immerhin «erbten» dadurch die späteren «Vereinigten Schweizerbahnen» die Bötzbahn-Konzession von Schulthess-Rechberg. Die interessante Option für eine Eisenbahn vom Bodensee bis nach Basel blieb wenigstens auf dem Papier über einige Zeit erhalten und konnte verhandlungstaktisch sinnvoll genutzt werden.

Die in der Folge im Herbst 1856 beschlossene kleine Fusion führte dann zum Zusammenschluss der S.G.A.E., S.O.B. und Gl.T.B. zu den «Vereinigten Schweizerbahnen» (V.S.B.). Auf die Ursprungsgesellschaften gingen Einrichtungen zurück, die bis in die jüngste Vergangenheit Bestand hatten. Die vor wenigen Jahren geschlossenen Werkstätten Chur hatten ihre Wurzeln in der S.O.B.,

gingen also auf die frühen Alpenbahnbestrebungen zurück. Die Werkstätten von Rorschach, die heute noch im Sinne eines Lokomotivdepots und Wartungsstützpunktes betrieben werden, waren ursprünglich als technisches Zentrum der S.G.A.E. vorgesehen. Dass in Rorschach sogar Dampflokomotiven gebaut wurden, ist eine heute fast vergessene Tatsache.

Die V.S.B. übernahmen auf den 1. Mai 1857 den gesamten Betrieb auf den Linien der vormaligen beiden Gesellschaften S.G.A.E. (Rorschach–St.Gallen–Winterthur) und Gl.T.B. (Wallisellen–Uster). Die V.S.B. vollendeten zudem in den Jahren 1857 bis 1859 die Eisenbahnlinien von Rorschach nach Chur, von Uster nach Sargans und von Weesen nach Glarus. Es galt fortan mit äusserster Sparsamkeit ein Eisenbahnnetz zu betreiben, das teilweise als Vorinvestition im Hinblick auf eine kommende Alpenbahn über den Lukmanier oder Splügen erstellt wurde.

Die Eisenbahn im Alltag

Die breite Bevölkerung nahm wohl die hängigen Finanzierungsfragen und die laufenden Verhandlungen rund um die Fusion bestenfalls am Rande wahr. Fahrplan und Fahrpreise mochten damals eher auf Interesse stossen, zumal diese ab und zu in den Tageszeitungen publiziert wurden. Was hiess aber eine Eisenbahnfahrt bezüglich gängiger Einkommen oder Preise? Welches Reisepublikum liess sich mit den damaligen Tarifen locken? Die Antwort ist einfach: Die Eisenbahn war vor allem ein Verkehrsmittel für die gutsituierten Bürger und eine kostengünstige Alternative zur Kutschenfahrt. Für die unte-

Preis- und Lohn-Vergleich für das Jahr 1856

	Preis	Erwerbsaufwand/Arbeitsdauer bei einem Arbeiterlohn von Fr. –.20/h
1 kg Ruchbrot	Fr. –.40	2,00 h
1 Wegstunde Transport-Distanz 4,8 km		
I. Wagenklasse	Fr. –.50	2,50 h
II. Wagenklasse	Fr. –.35	1,75 h
III. Wagenklasse	Fr. –.25	1,25 h
Reisedistanz St.Gallen–Winterthur 57 km		
I. Wagenklasse	Fr. 6.—	30,00 h
II. Wagenklasse	Fr. 4.20	21,00 h
III. Wagenklasse	Fr. 3.—	15,00 h

Quelle: Fahrtenplan 1856 u.a.m.

Preise und Arbeitsaufwand im Vergleich.
(Tabelle A. Heer)

ren Einkommenschichten blieb der Fussmarsch noch längere Zeit die wirtschaftlichste Art der Fortbewegung!

Ein weiterer Aspekt, der die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Gründerzeit beleuchtet, stellt das Lohngefüge der Eisenbahner dar. Aus heutiger Sicht liegt die Versuchung nahe, diese Löhne als Beispiel schlechter Bezahlung oder Auswuchs ausbeuterischer Grossunternehmen anzusehen. Für die damaligen Zeitgenossen bedeu-

Gehalte und Kautionsleistungen der Eisenbahnbeamten und Angestellten

Beruf / Funktion in Fr. in Fr.	Gehalt pro Jahr	Kautionsleistung
<i>Zentral-Verwaltung</i>		
Sekretär & Registrator	2000	2000
Kassier	3000	20000
Buchhalter		
& Kassa-Assistent	2000	6000
Materialverwalter	2200	15000
Kontroleur	1800	5000
Revisor	1800	2000
Billett-Drucker	1000	1000
Kanzlist	1000	–
Kanzleidiener	850	1000
<i>Bahnpersonale</i>		
Bahnmeister	2000	2000
Bahnaufseher	1100	1500
Bahn- & Weichenwärter	550–600	500
<i>Maschinenpersonale</i>		
Maschinenmeister	3500	4000
Werkmeister	2200	2000
Lokomotivführer	1500–1700	1000
Heizer	650–900	800
Wagenwärter	900–1000	1000
<i>Fahrpersonale</i>		
Zugführer	1000	1000
Gepäckkondukteure	1000	1000
Personenkondukteure	900	800
<i>Verwaltung der Bahnhöfe & Stationen</i>		
Bahnhofverwalter	2000	4000
Billetteurs		
Gepäckexpedienten		
Güterexpedienten	1300–1500	2000–3000
Stationsverwalter	1000–1500	2000–3000
Haltstelleneinnehmer	500–800	1000
Expeditionsgehilfen		
Stationsgehilfen	700–1000	1000
Portner	900	–
Gepäckträger	–	500

Quelle: «Tagblatt der Stadt St.Gallen» No.53; 03.03.1856

Gehalte und Kautionsleistungen um 1856. (Tabelle A. Heer)



St. Galler-Appenzeller Bahn.

Fahrplan Rorschach-St. Gallen-Winterthur

Som 22. Oktober 1856 an.

Von Rorschach nach St. Gallen und Winterthur.
(Rorschach-St. Gallen-Zürich.)

Von Winterthur nach St. Gallen und Rorschach.
(Zürich-St. Gallen-Rorschach.)

Stationen.	Fahrzüge.							
	II.	IV.	IV.	VI.	VIII.	VIII.	VIII.	
	Borm.	Borm.	Borm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.	
St. Galler-Bahn.								
Rorschach . . . Abg.	—	8.—	11.43	1.—	3.40	4.57	7.—	
Rorschach . . . Ant.	—	8.22	+12. 5	1.22	4. 2	+5.19	7.22	
St. Fiden . . . Abg.	—	—	—	—	—	—	—	
St. Gallen . . . Ant.	—	8.43	12.26	1.43	4.23	5.40	7.42	
St. Gallen . . . Abg.	6.15	10.30	—	2. 5	+4.45	—	—	
Bruggen . . . Abg.	6.23	10.39	—	2.14	4.53	—	—	
Wintgen . . . Abg.	6.30	10.47	—	2.24	5.—	—	—	
Göppau . . . Abg.	6.37	10.54	—	2.33	5. 7	—	—	
Uzwil . . . Abg.	6.47	+11. 5	—	2.46	5.17	—	—	
Schwarzenbach . . . Abg.	6.59	11.19	—	3.—	5.29	—	—	
Uzwil . . . Abg.	7.10	11.30	—	3.11	5.40	—	—	
Uzwil . . . Abg.	+7.24	11.46	—	+3.28	5.52	—	—	
Sirnach . . . Abg.	7.30	11.54	—	3.36	5.58	—	—	
Schilten . . . Abg.	7.38	12. 3	—	3.45	+6. 8	—	—	
Nadorf . . . Abg.	7.46	12.13	—	3.52	6.15	—	—	
Ugg . . . Abg.	7.54	12.22	—	4.—	6.22	—	—	
Näterchen . . . Abg.	8. 4	12.33	—	4.10	6.31	—	—	
Winterthur . . . Ant.	8.14	12.43	—	4.20	6.40	—	—	
Nordost-Bahn.								
Winterthur . . . Abg.	8.25	1. 6	—	4.35	6.46	—	—	
Rempthal . . . Abg.	8.35	1.16	—	4.51	6.56	—	—	
Schilten . . . Abg.	8.44	1.25	—	+5. 6	7. 9	—	—	
Ballifellen . . . Abg.	+8.58	1.39	—	5.26	7.19	—	—	
Göppau . . . Abg.	9. 5	+1.46	—	5.37	7.26	—	—	
Uzwil . . . Abg.	9.15	1.55	—	5.51	7.35	—	—	
Rorschach . . . Abg.	10.—	2.10	—	—	—	—	—	
Rorschach . . . Ant.	10.45	2.55	—	—	8.45	—	—	
Brugg . . . Abg.	11.10	3.16	—	—	9.10	—	—	

Stationen.	Fahrzüge.							
	I.	I.	III.	III.	V.	V.	VII.	
	Borm.	Borm.	Borm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.	Nachm.	
Nordost-Bahn.								
Brugg . . . Abg.	—	—	—	—	8.50	—	3.—	
Baden . . . Abg.	—	—	5.35	—	9.15	—	3.25	
Bärich . . . Abg.	—	—	6.20	—	10.—	—	4.10	
Bärich . . . Ant.	—	4.30	8.40	—	1.35	—	4.30	
Derflon . . . Abg.	—	—	8.51	—	+1.46	—	4.41	
Ballifellen . . . Abg.	—	—	+8.58	—	1.53	—	4.48	
Schilten . . . Abg.	—	—	9.16	—	2.11	—	+5. 6	
Rempthal . . . Abg.	—	—	9.23	—	2.18	—	5.13	
Winterthur . . . Ant.	—	5.35	9.32	—	2.27	—	5.22	
St. Galler-Bahn.								
Winterthur . . . Abg.	—	6.20	9.37	—	2.32	—	5.38	
Näterchen . . . Abg.	—	6.31	9.47	—	2.43	—	5.43	
Ugg . . . Abg.	—	6.43	9.56	—	2.53	—	5.52	
Nadorf . . . Abg.	—	6.51	10. 4	—	3. 1	—	6.—	
Schilten . . . Abg.	—	7. 2	10.13	—	3.11	—	+6.10	
Sirnach . . . Abg.	—	7.10	10.20	—	3.18	—	6.19	
Uzwil . . . Abg.	—	+7.26	10.34	—	+3.35	—	6.35	
Schwarzenbach . . . Abg.	—	7.32	10.40	—	3.41	—	6.42	
Uzwil . . . Abg.	—	7.46	10.52	—	3.55	—	6.57	
Göppau . . . Abg.	—	8. 2	+11. 6	—	4. 9	—	7.13	
Wintgen . . . Abg.	—	8.15	11.17	—	4.20	—	7.27	
Bruggen . . . Abg.	—	8.26	11.25	—	4.29	—	7.38	
St. Gallen . . . Ant.	—	8.32	11.30	—	4.36	—	7.45	
St. Gallen . . . Abg.	—	8.40	11.33	—	4.43	—	7.54	
St. Fiden . . . Abg.	7.20	8.57	11.45	2.20	+4.55	6.—	—	
Rorschach . . . Abg.	7.41	9.17	+12. 3	2.41	+5.16	6.20	—	
Rorschach . . . Ant.	7.55	9.30	12.15	2.56	5.31	6.32	—	

Die Direktion.

Der Fahrplan nach der Eröffnung der ganzen Strecke Rorschach-St. Gallen-Winterthur. (Tagblatt der Stadt St. Gallen)

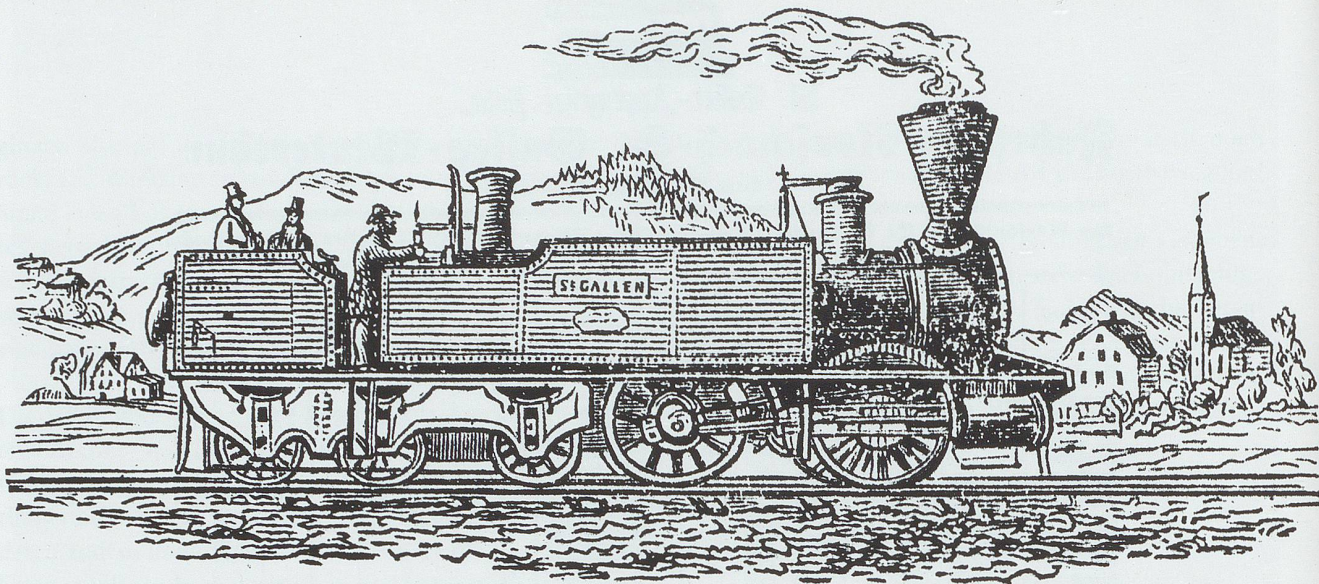
tete eine Anstellung bei der Bahn meist eine beträchtliche Besserstellung, Sicherheit und viel Prestige dazu. Eisenbahn-Unternehmen brachten eine völlig neue Unternehmens-Qualität und -Kultur mit sich. Diese Unternehmen mussten zeitlich und örtlich absolut koordiniert funktionieren. Ein hoher Organisationsgrad und eine weitgehende Arbeitsteilung galten daher als weitere typische Eigenheit der Eisenbahn-Unternehmen. Militärischen Strukturen kamen diesen Unternehmen am nächsten. Der heute ab und zu gezogene Schluss, dass damit bewusst Machtstrukturen aufgebaut wurden, greift zu kurz. Die Erklärung für die Planmässigkeit und die Organisationsdichte ist sehr einfach: Teure, auf das betrieblich Notwendige ausgelegte Infrastrukturen waren oder sind optimal und sicher zu nutzen.

Vielschichtig gestalteten sich die letztlich unausweichlichen volkswirtschaftlichen Wechselwirkungen. Sowohl Absatz- als auch Beschaffungsmärkte wurden weiträumiger. Die Ansiedlung und Entwicklung neuer Industriezweige sowie die zunehmende Bedeutung von Transportdienstleistungen sind weitere Aspekte zum eingeleiteten Wandel. Am Beispiel der Brennstofffrage lässt sich die Ungewissheit von Prognosen sehr eindrücklich aufzeigen. Die Dampflokomotiven mussten in unserer

Region anfänglich mit Holz gefeuert werden. Steigende Brennstoffpreise waren absehbar und führten zur Suche nach Alternativen. Die Nutzung der Wasserkraft für Traktionszwecke wurde daher von einzelnen Ingenieuren sehr früh erwogen. Rasant steigende Holzpreise bestätigten dann bereits in den ersten Betriebsjahren die schlimmsten Befürchtungen. Die noch jungen «Vereinigten Schweizerbahnen» sicherten sich bereits im Jahre 1857 grosse Torfvorkommen in Möggingen bei Radolfzell. Torfgefeuere Lokomotiven sollten die Preisentwicklung brechen. Doch war es die Eisenbahn selbst, die das Problem löste. Als vorzügliches Massentransportmittel ermöglichte die Eisenbahn den Zugang zu den europäischen Kohlenvorkommen. Die Steinkohle wurde danach zum klassischen Brennmaterial für die Dampflokomotiven. Die Umstellung auf die Kohlenfeuerung war bereits im Jahre 1861 weitgehend abgeschlossen. Die wichtigen, für die Holzfeuerung typischen Lokomotivkamme verschwanden von der Bildfläche. Frühe Vignetten der Eisenbahn-Unternehmen zeigen häufig Lokomotiven aus der Zeit der Holzfeuerungen.

Erste Ergänzung des Eisenbahnnetzes

Nach dem Bau der Hauptlinien entwickelten sich neue Bedürfnisse und Begehrlichkeiten. Gegenden und Wirtschaftszentren, die anfänglich leer ausgingen, versuchten



Zeitgenössische und wirklichkeitstreue Darstellung der ersten Lokomotiven der S.G.A.E. durch J.B. Isenring. (Sammlung A. Heer)

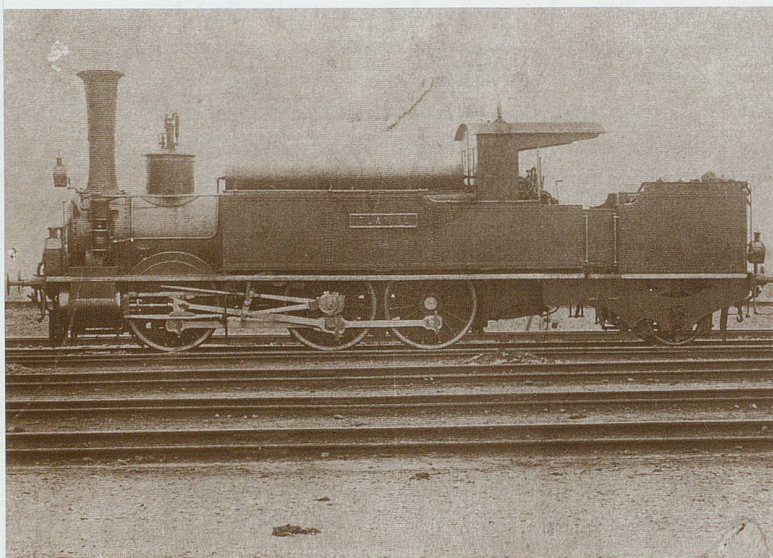
Anschluss an das schweizerische und nicht zuletzt an das kontinentale Eisenbahnnetz zu finden. Im Einzugsgebiet der Eisenbahnlinie Rorschach–St.Gallen–Winterthur kamen ergänzend hinzu:

- Rorschach–Romanshorn, die Seelinie der Nordostbahn (1869)
- Rorschach–Heiden, die Zahnradbahn von N. Riggensbach (1875)
- Winkeln–Herisau der Schweizerischen Gesellschaft für Lokalbahnen (1875)
- Gossau–Sulgen der Bischofszellerbahn (1876)
- Wil–Ebnat der Toggenburgerbahn (1870)
- Winterthur–Singen der Schweizerischen Nationalbahn (1875)
- Winterthur–Bauma der Tösstalbahn (1873)

Diese Linien brachten teilweise zusätzlichen Verkehr für die V.S.B., zogen aber auch Verkehr ab. Insbesondere die Bischofszellerbahn und die Seelinie der N.O.B. waren in dieser Beziehung problematisch und lieferten ebenso Juristenfutter wie auch Anlässe genug für tarifpolitische Auseinandersetzungen.

Ein Einblick in den Betrieb

Über den Eisenbahnbetrieb der Dampfepoche und der Frühzeit ist, soweit es den betrieblichen Alltag betrifft, meist wenig bekannt. Zu den Aufzeichnungen, die einen interessanten Einblick in betriebliche Herausforderungen gewähren, gehört ein in der schweizerischen Ingenieur-Zeitschrift «Die Eisenbahn» erscheinender Bericht aus dem Jahre 1875 über das im Sommer 1874 in St.Gallen abgehaltene eidgenössische Schützenfest.



Die Lokomotive «FLAWYL», wie sie sich nach verschiedenen Umbauten um etwa 1880 präsentierte. (Sammlung Ortsmuseum Flawil)



Die V.S.B.-Station Flawil um etwa 1880. (Sammlung Ortsmuseum Flawil)

Das eidgenössische Schützenfest in St. Gallen

St. Gallen liegt mit seinen 17 000 Einwohnern an der Linie Rorschach–Winterthur der sog. Vereinigten Schweizerbahnen in einem mit dem Namen der Stadt benannten Hochthale. St. Gallen ist eine der höchst gelegenen schweiz. Eisenbahnstationen; das St. Galler Gymnasium ist das höchst gelegene Europa's, St. Gallen die höchstgelegene Hauptstadt in Europa. Es liegt 671 Meter über Meer und obwohl Rorschach mit St. Gallen durch eine nur 15 Kilometer lange Bahnstrecke verbunden ist, liegt St. Gallen doch 271 Meter höher, so dass die Linie eine Steigung von durchschnittlich 20% zu überwinden hat. An einzelnen Stellen mag die Bahn noch steiler ansteigen, und da in diese Strecke noch einige Curven von sehr kurzem Radius fallen, so wird dieselbe zu einer wirklich schwierigen, und für einen grössern Verkehr geradezu ungeeignet.

Dazu kommt, dass die einzige Kreuzungsstation zwischen Rorschach und St. Gallen im Gefälle liegt, also der alten Regel, wonach die Stationen in der Horizontalen angelegt sein sollen, widerspricht, dass im fernern die Terrainschwierigkeiten die Anlegung einer doppelten Spur ausserordentlich erschweren, vielleicht unmöglich machen würden, dass zu Alle dem die Signalordnung der Vereinigten Schweizerbahnen als Liniensignale nur die Flagge, die Laterne und das Signalhorn der Bahnwärter, dagegen keine durchlaufenden Signalvorrichtungen (Klingel- und Glockenwerke, Blocksignalsystem etc.) kannte. In der Richtung nach Winterthur – kaum 4 Kilom. von St. Gallen entfernt – überspannt eine der höchsten Brücken der Welt die Schlucht der Sitter auf gusseisernen Pfeilern von 65 Meter Höhe; ein Umstand, der auch nach dieser Richtung die Anlegung einer doppelten Spur ausserordentlich erschwert hätte, der aber auch nicht ganz ohne Besorgnis in's Auge gefasst werden musste, weil diese Brücke seit langer Zeit nicht mehr so unerhörte Lasten und namentlich nicht in so andauernder und beinahe unausgesetzter Weise zu tragen hatte; dann durfte man nicht vergessen, dass man bis jetzt eigentlich gar keine Erfahrung hat über die Dauerhaftigkeit gusseiserner Brückenpfeiler.

Diess waren nicht die einzigen Schwierigkeiten, mit welchen die Verwaltung bei Bewältigung des zu erwartenden ausserordentlichen Verkehrs zu kämpfen hatte. Nicht wegen des beschränkten Wagenparks, wegen der ungenügenden Anzahl von Maschinen, da sich ja diese borgen liessen; allein ein so schlecht rentirendes Unternehmen ist in seiner Verwaltung auf ein strenges und allseitiges Spar-

system angewiesen; das Beamtenpersonal nothdürftig, die Bahnhof- und Stationsanlagen sehr beschränkt!

Nun machte der Schützenfestverkehr Anforderungen an den Betrieb, die nur dann befriedigt werden konnten, wenn auf den meisten Stationen die Geleiseanlagen vermehrt, die Stationsräumlichkeiten theilweise vergrössert wurden, und wenn auch eine ausserordentliche Mehreinnahme zu erhoffen war, so hieng dieselbe eben doch wieder wesentlich von Zufälligkeiten der Witterung ab, welche nicht voraus zu berechnen waren; überdiess war diese Mehreinnahme jedenfalls noch mässig genug, um von den ausserordentlichen Mehrausgaben selbst bei der strengsten Oeconomie leicht überschritten werden können.

Die meisten Stationsanlagen von Rorschach bis Wyl wurden vergrössert, die Kreuzungsgleise bedeutend verlängert, eine zweite Telegraphenleitung zur ausschliesslichen Benutzung für die Zugsanzeigen erstellt, Mörschwyl und St. Gallen welche Stationen bisher noch mit keinen Stationsdeckungssignalen versehen waren, mit den theuern Hipp'schen electricischen Signalscheiben versehen, die Hochbauten auf dem Bahnhofe St. Gallen durch provisoische Überdachungen erweitert. Eine der schwierigsten Aufgaben war die Erstellung der für die Dauer des Schützenfestes geltenden Fahrtordnung. Stationen sind schnell und leicht erweitert, Telegraphenleitungen bald erstellt, wenn nur der Credit dazu da ist; allein die Lösung der Frage, wie man auf einer einspurigen Strecke von ca. 73 Kilometern während beiläufig einer Woche ohne Aufhebung des Gütertransportes täglich 30 000 Passagiere befördern könne und zwar nach einer bestimmten Fahrtordnung, auf einem äusserst schwierigen Terrain, bei sehr beschränkten Stationsräumlichkeiten, die Lösung dieser Frage dürfen wir als einen Triumph der Betriebsintelligenz betrachten.

Die Fahrtordnung wurde von den obersten Betriebsorganen Monatelang berathen; Projecte wurden erstellt und verworfen; umgeändert und bis in alle Minütchen hinaus berechnet und dann wieder durch ein besseres verdrängt. Es gab hier Manches zu berücksichtigen: die Anschlüsse der benachbarten Bahnen, die Bequemlichkeit der Festbesucher, ja es war noch Rücksicht zu nehmen auf allfällig an Hauptfesttagen einzuordnende Extrazüge von Zürich her und Bern. Dabei waren die Nachtpersonenzüge ausgeschlossen. Noch kurz vor Eröffnung des Festes ward auch ein Militärtransport, die Abreise einer Batterie von

St.Gallen angesagt. Schliesslich mussten sich diejenigen, welche bei der Erstellung der Fahrordnung beteiligt waren, doch noch sagen, dass – wenn auch ein gelungener Plan adoptiert sei – die Möglichkeit der Ausführung wieder wesentlich von der Gewogenheit des Geschickes abhängen, von dem uneigennützigsten Zusammenarbeiten aller Angestellten und von deren Aufopferungsfähigkeit. Regengüsse hätten den Betrieb erschweren und hemmen können; aber das wäre höhere Macht gewesen, Niemand hätte die Verwaltung beschuldigt; aber wenn ein einziger Angestellter bei diesem ungewohnten neuorganisierten und erschöpfenden Betriebe in einem verhängnisvollen Momente eine wichtige Depesche unrichtig besorgt hätte, so wäre ein Unglück unvermeidlich gewesen und die Festfreude hätte sich in Hohn und Spott gegen die Verwaltung, gegen die ja die Schützenfreunde misstrauisch genug waren, verwandelt. Dieser Gedanke erfüllte die beim Betriebe Beteiligten mit einer dumpfen Beklemmung. Die letzten Tage vor dem Schützenfeste waren dem Vorabend einer grossen Schlacht zu vergleichen; wenige Tage vor der Eröffnung desselben erhöhte ein durch falsche Weichenstellung auf der Station Winkeln veranlasster Zusammenstoss die Beängstigung; dazu kam noch im Kreise der Beamten eine durch die Überanstrengung der letzten Wochen herbeigerufene Abgespanntheit und Überreiztheit der Nerven, welche nur noch mehr einen aufs äusserste gesteigerten Widerstand gegen die Einflüsse der öffentlichen Meinung und gegen die Ungunst der Umstände herausforderte.

Dem Publicum – welches ja von den Complicationen eines so eng verstrickten Betriebes sich nicht die leisesten Vorstellungen bilden kann – schien die Gefahr wesentlich in dem Gefälle der Strecke St.Gallen–Rorschach zu liegen. Hier befürchtete es Entgleisungen, vielleicht als Folgen zu grosser Fahrgeschwindigkeit in den Curven, vielleicht auch des ausserordentlichen Beharrungsvermögens so ungewohnter Lasten! Allein seit dem Anfange der Sechzigerjahre, wo im Winter bei Glatteis ein Personenzug von St.Gallen bis eine Strecke über Rorschach hinaus eine Schlittenparthie machte, ohne von dem Führer gestellt werden zu können, trotzdem alle Räder durch Bremsen zum Schleifen gebracht worden, ist ein ähnlicher Fall nicht mehr vorgekommen.

Die Gefahr lag vielmehr in der vollständigen Inanspruchnahme des einen bestehenden Geleises – und der Zeit. Jede, auch die geringste Verspätung eines Zuges musste noth-

wendig von einer endlosen Reihe von Unregelmässigkeiten, von Kreuzungsverlegungen, von Zugsüberholungen, von Aenderungen in der Composition der Züge, in der Dienst-eintheilung der Maschinen, des Maschinen- und Zugspersonals befolgt sein. Eine Maschine, die auf der Linie dienstunfähig wird und den Zug nicht mehr von der Stelle bringt, ein kleiner Unfall auf einer Station, eine falsche Weichenstellung, das Schadhafwerden der Linie, das Versagen eines Stationsdeckungssignales, hundert grössere und kleinere Vorfälle können eine Verspätung zur Folge haben.

Kreuzungsverlegungen bieten aber die beste Gelegenheit, eine Catastrophe zu veranlassen: Zusammenstösse auf der Linie! Zwischen St.Gallen und Rorschach! In einer jener engen Curven im Gefälle! Züge mit tausend Passagieren, die nicht einmal in den Wagen zu halten sind, sondern gruppenweise auf den Plattformen und Wagentreppen stehen und sitzen! Ein einziger heftiger Stoss, ein plötzliches Zurückhalten der Maschine kann schon ohne Zusammenstoss zweier Züge das Aufsteigen der Puffer des einen Wagens auf die Plattform des andern veranlassen, und nun bei diesen langen schlangenartigen Zügen, deren Druck von cyclophenhafter Gewalt wird! – Es bedarf wahrlich einer nicht zu reizbaren Phantasie, um bei all' diesen Erwägungen ein leichtes Grauen und das Gefühl einer Gänsehaut zu empfinden. Und wenn man sich fragt, wie man denn daran denken konnte, ein Nationalfest von der Bedeutung der eidgenössischen Schützenfeste bei den sich stetsfort steigenden Ansprüchen solcher Feste an die Verkehrsmittel, in eine Ortschaft zu verlegen, von der es zweifelhaft war, ob die ihr zu führenden Communicationswege im Stande seien, den ausserordentlichen Verkehr zu bewältigen, so bleibt hier nur die eine Antwort, dass in solchen Fällen immer *zuletzt* an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanstalten gedacht wird. Seit die Bahnen so viele Wunderwerke ausgeführt haben, zweifelt Niemand daran, dass sie auch Übermenschliches zu Stande bringen, und im Übrigen: man stellt es auf den Patriotismus der Verwaltung ab! «Ihr werdet uns hoffentlich nicht im Stiche lassen, wenn wir in Stunden patriotischer Begeisterung uns um die Übernahme des Festes beworben haben!» «Studirt bis Ihr's heraus habt! Das ist Eure Sache!» «Der Bien' muss!» Glücklicher Weise wurde die Aufgabe gelöst! Glücklicher gelöst!

Obwohl auf diesem einen Geleise täglich ungefähr 50 Züge mit 524 Personenwagenachsen *coursirten*, obwohl in diesen neun Tagen 32 Extrazüge ausgeführt wurden, obwohl täglich 88 Mann im Fahrdienst *functionirten*, obwohl

in dem kurzen Zeitraume von zwei Stunden – von 8–10 Uhr Morgens – 9 Personenzüge am Festort eintrafen und 6 solche abgefertigt wurden, obwohl eine Anzahl fremder Conducteurs und fremder Maschinenführer, denen die Linie zum Theil noch unbekannt war, im Dienste standen, obwohl einzelne Züge fast auf jeder Station mit entgegenkommenden Zügen zu kreuzen hatten, trotz Alledem ist kein Unfall – und wäre es auch nur der geringsten einer – zu bedauern. Vom 18.–27. Juli wurden 143 000 Passagiere befördert! keinem ist ein Unfall zugestossen.

Am 19. Juli allein waren 26 000 Personen nach und von St. Gallen befördert.

Am 20. Juli wurden befördert 15 070 Personen

Am 21. Juli wurden befördert 10 522 Personen

Am 22. Juli wurden befördert 14 494 Personen

Am 23. Juli wurden befördert 21 659 Personen

Am 24. Juli wurden befördert 9 528 Personen

Am 25. Juli wurden befördert 11 038 Personen

Am 26. Juli wurden befördert 18 818 Personen

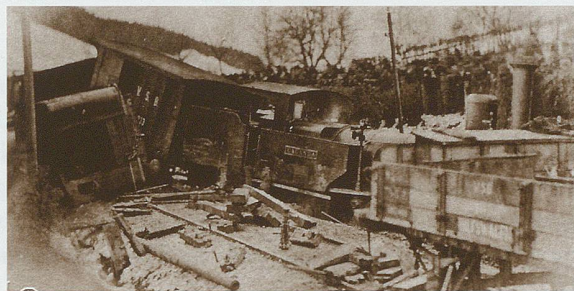
Am 27. Juli wurden befördert 9 322 Personen

Während des ganzen Schützenfestes ging kein als Passagiergut behandeltes Gepäck verloren! Jeder Angestellte, vom Ersten bis zum Letzten hatte seine Pflicht gethan, sein Äusserstes geleistet. Jeder hatte sich's zur Ehre angerechnet, in seinem ihm angewiesenen Geschäftskreise das Beste zu wirken. Dabei arbeitete man sich gegenseitig in die Hände, man half sich aus, einer unterstützte den Andern nach bester Möglichkeit.

Als dann das Fest zu Ende war, als die letzten schwerbelasteten Personenzüge den Bahnhof verlassen hatten, als die Schützenfestfahrordnung wieder aufgehoben war und die Züge mit den alten gemessenen Zwischenräumen coursirten, da athmete der Betriebsbeamte leichteren Herzens auf! War er ja fortwährend in abspannendster Erregung, kam er ja vom frühesten Morgen bis zum späten Abend zu keiner Ruhepause und war ihm ja oft kaum gegönnt, in der Nacht ein gewohntes Lager aufzusuchen.

Der Eisenbahnunfall bei Vonwil vom 31.12.1879

Zu den schwereren Eisenbahnunfällen zählt die Entgleisung vom 31.12.1879 in Vonwil bei St. Gallen. Zwei Todesopfer und mehrere, teils schwer Verletzte waren die traurige Bilanz. Die Unfallstelle befand sich etwas östlich der Strassenüberführung der heutigen Vonwil-Strasse. Bemerkenswert an diesem Unfall sind die im Nachgang geführten Pressepolemiken. Der Maschinen-Ingenieur der Nordostbahn H. Maey griff dabei den Maschinenmeister der «Vereinigten Schweizerbahnen» A. Klose und nicht zuletzt das betroffene Eisenbahnunternehmen selbst an.



Die Unglücksstelle mit der Lokomotive «Calanda» am Neujahr 1880. (Sammlung Vadiana)

Das Schützenfest zwang zu aussergewöhnlichen betrieblichen und unternehmerischen Massnahmen. Personal und Rollmaterial der benachbarten Eisenbahngesellschaften «Nordostbahn» (N.O.B.) und «Vorarlbergerbahn» (V.B.) kamen dank diesem Grossanlass bis nach St. Gallen. Dass gar einzelne Züge die Bodenseestadt Lindau mit dem Festplatz St. Gallen verbanden, zeugt von einer überraschend anmutenden Offenheit der damaligen Beziehungen. Innerhalb von nur 10 Tagen wurden rund 140 000 Personen nach bzw. von St. Gallen weg transportiert. Der Spitzenverkehr vom 19. Juli 1874 brachte dem Bahnhof St. Gallen 26 000 An- und Abreisende. Diese Zahl entsprach nahezu der Gesamtbevölkerung der damaligen Stadt St. Gallen einschliesslich der Gemeinden Tablat und Straubenzell.

Die Eisenbahner durften durchaus mit Stolz auf die erbrachten Leistungen zurück schauen. Die aus der Berichterstattung spürbare Dramatik unterstreicht diesen Stolz und nicht zuletzt die Genugtuung über das gelungene «Werk» oder besser über die erbrachten Dienste.

Die Eisenbahnverstaatlichung am Horizont

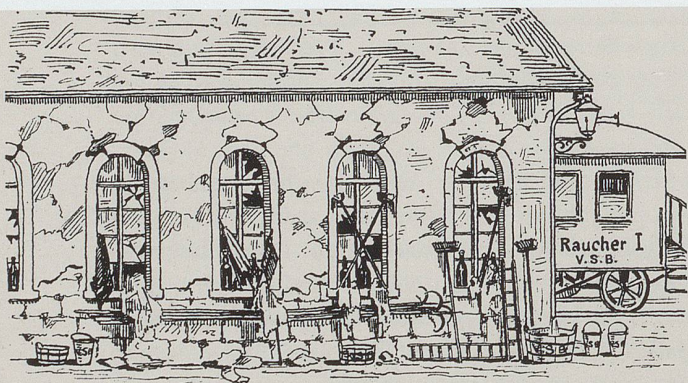
Die V.S.B. konnten sich dank äusserster Sparsamkeit halten und in kleinen Schritten weiterentwickeln. Das Unternehmen verzichtete denn auch konsequent auf ruinöse Expansionsstrategien. Dies ist zweifellos der umsichtigen Leitung durch den langjährigen Direktor des Unternehmens, D. Wirth-Sand, zu verdanken. Entsprechend unspektakulär erscheinen sowohl die Bautätigkeit als auch der Bahnbetrieb während der ganzen Privatbahnzeit. Der grosse Wurf, also der Bau der Ostalpenbahn, liess sich trotz mehrerer Anläufe nicht verwirklichen. Organisatorisch sowie bau- und maschinentechnisch leisteten die V.S.B. trotzdem Beachtliches. Naturgewalten sowie verschiedenste Widerwärtigkeiten mussten laufend gemeistert werden und belasteten das Unternehmen wiederholt. In den Rorschacher Werkstätten entstanden im Einflussbereich von Ingenieur A. Klose maschinentechnische Errungenschaften, die in der damaligen Welt der Technik Beachtung und Anerkennung fanden.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft verstärkte ihre Rolle als koordinierende und kontrollierende Behörde im Laufe der Jahre. Die regional verwurzelten, rivalisierenden und auf die Optimierung des eigenen Erfolgs ausgerichteten Eisenbahn-Unternehmungen agierten nicht oder meist nur ungenügend im Sinne eines lan-



Das mit einem Querflügel erweiterte Stationsgebäude Sirnach TG kurz nach der Eisenbahnverstaatlichung von 1902. (Sammlung V. Künzler)

desweiten oder gesamtwirtschaftlichen Nutzens. Tarif-, Betriebs- und Fahrplanfragen blieben Dauerthemen und Dauerkonflikte. So brachte beispielsweise erst die Landesausstellung in Zürich im Jahre 1883 die ersten durchlaufenden Züge von St.Gallen nach Zürich. Über zu lange Zeit musste namentlich in Winterthur von den V.S.B.- auf die N.O.B.-Züge umgestiegen werden. Von schlanken Anschlüssen wagte man nicht einmal zu träumen. Die gewinnorientierten Unternehmen mussten zudem von übergeordneten eidgenössischen Behör-



Waggon-Remise der V.S.B. im Hauptbahnhof St. Gallen.

(Nach der Natur gezeichnet im Jahre des Heils 1899.)

O, lieber Leser, schau das Bild recht an!
Kennst Du es wohl! Wenn nicht, so frägt Du an:

„Wo ist die Sehenswürdigkeit zu schau'n,
In welcher Stadt, in welchem Schweizergau'n?“

O wand're hin zur guten Stadt St. Gallen,
Per Bahn natürlich; dort wird's Dir gefallen.

Wie nützlich läßt sich doch das Geld verwenden,
Bon Bahnbetrieb, für — **fette** Dividenden!

Weim Bahnhospalais, groß und wunderschön,
Kannst Du die **schönste Waggenremit** seh'n.

Wie schaut sie doch so niedlich proper drein,
Ja ja, o V.S.B., Dein Ruhm ist wirklich fein!

Das Bild stellt dar die rare Herrlichkeit,
Wie sie zu finden nirgends weit und breit. —

Die Sparsamkeit der V.S.B. sorgte immer wieder für beissenden Spott. Die Festschrift zum Kantonschützenfest in Flawil bot 1899 eine vorzügliche Gelegenheit, über Knausrigkeit und Dividenden zu sinnieren. (Sammlung Ortsmuseum Flawil)

Einige der Innovationen Kloses

- Lokomotiv-Bauten und -Umbauten in Rorschach;
- Kurvengängige Zahnrad-Dampflokotiven der Strassenbahn St.Gallen-Gais;
- Lenkdrehgestelle für kurvengängige Personewagen der Strassenbahn St.Gallen-Gais;
- Bremssystem Klose;
- Stellwerk-Apparate;
- Geschwindigkeitsmesser «Tachophor»;
- Senkbarrieren beim Waisenhaus St.Gallen

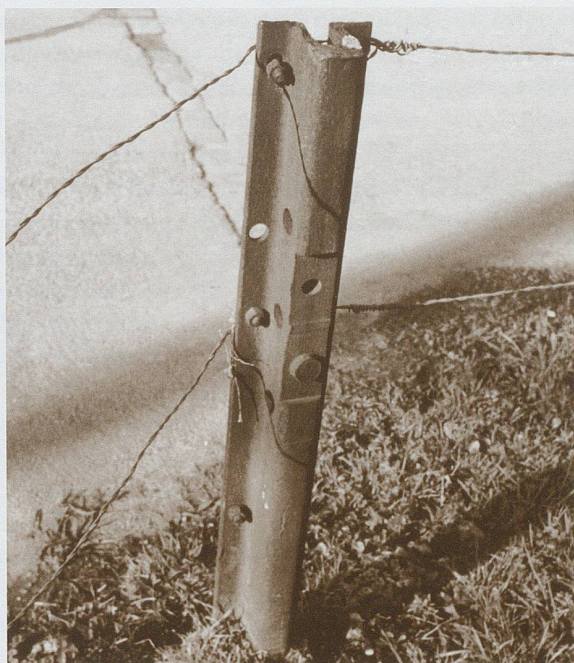
den zur Einhaltung minimaler sicherheitstechnischer Normen gezwungen werden. So führte beispielsweise die Münchensteiner Eisenbahn-Katastrophe des Jahres 1891 auf Verlangen des Eisenbahndepartements zur technischen Überprüfung aller Eisenbahnbrücken der Schweiz.

Langsam drang die Erkenntnis durch, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des landesweiten Verkehrssys-

tems Eisenbahn am ehesten durch ein gesamtschweizerisches Eisenbahnunternehmen sichergestellt werden kann. Der Privatbau ermöglichte zwar den frühzeitigen Bau einer Eisenbahn nach St.Gallen, die dringend erforderlichen Koordinationselemente in einem regionenübergreifenden Eisenbahnsystem konnten damit jedoch nicht gesichert werden. Zur Gründerzeit waren es die Geldgeber, also die Banken, die zu einer ganzen Reihe von Fusionen zwangen. Im zu Ende gehenden 19. Jahr-

Brunels Brückenschienen

Der berühmte Ingenieur I. K. Brunel hat auf der kurvenreichen Steilstrecke zwischen Goldach und Mörschwil Spuren hinterlassen. Ein Schienenprofil, ursprünglich von Brunel für englische Breitspur-Strecken konzipiert, wurde zwischen Sargans und Walenstadt sowie zwischen Sargans und Rüthi SG eingebaut. Das aufwendige Oberbau-System bewährte sich allerdings nicht. Die so genannten Brückenschienen fanden in der Folge Verwendung als Schwellenverstärkungen und Abschränkungen oder beispielsweise auch als Eisenträger für Brücken. Auf der kurvenreichen, betrieblich stark belasteten Strecke zwischen Goldach und Mörschwil liessen sich die gefürchteten Spurerweiterungen mit den Schwellenverstärkungen aus Brückenschienen nachhaltig verhindern.

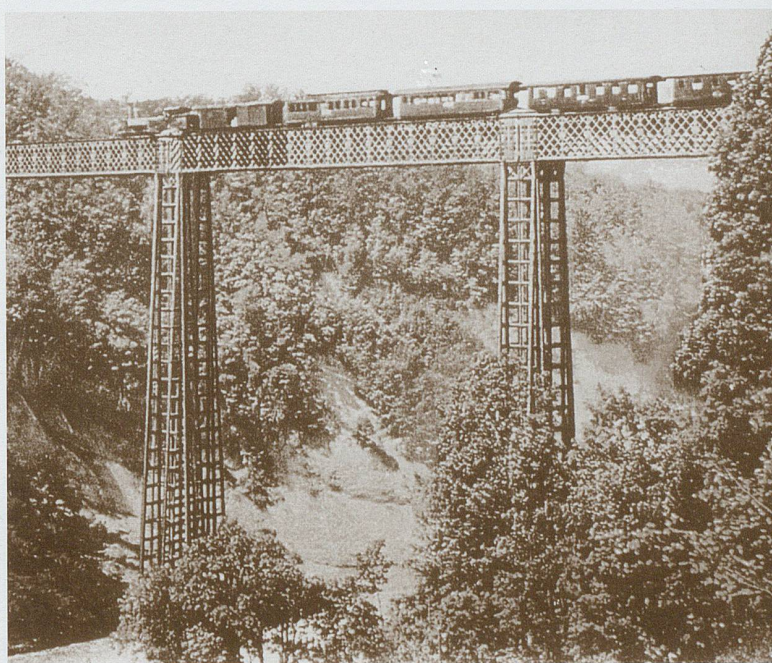


Die englische Brückenschiene von Benken SG, deren einstige Weiterverwendung als Schwellenverstärkung noch leicht erkennbar ist. (Foto A. Heer)



Sonntäglicher Ausflugsverkehr um 1910 in Rorschach-Hafen, wie dieser von einem frühen Amateur-Fotografen festgehalten wurde. (Sammlung A. Heer)

hundert riefen gesamt- bzw. volkswirtschaftliche Gründe sowie sich abzeichnende grosse Investitionen erneut und unmissverständlich nach der Eisenbahnverstaatlichung. Unter dem Slogan «die Schweizerbahnen dem Schweizer Volk» wurde ein hochemotionaler Abstimmungskampf geführt. Das am 20. Februar 1898 deutlich



Die Brücken über die Sitter, Glatt, Uze und Thur wurden nach den gleichen Konstruktionsprinzipien errichtet. Das Bild der Sitterbrücke entstand um 1910. (Sammlung A. Heer)

angenommene «Bundesgesetz über den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und Organisation der Verwaltung der SBB» ebnete den Weg zur Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Der SBB-Kreis IV, St.Gallen

Die Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) gingen am 1. Juli 1902 an den Bund, sie wurden dadurch Teil der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Auf die noch jungen SBB warteten grosse Aufgaben. Doppelspurbauten auf den Hauptlinien, Bahnhofbauten, längst hängige Sanierungen, die Vereinheitlichung und Erneuerung eines bunt zusammengewürfelten und teilweise überalterten Rollmaterialbestandes mussten an die Hand genommen werden. Erste Vorarbeiten für die kommende Bahn-Elektrifikation wurden aufgenommen, womit sich ein grundlegender Wandel im Eisenbahnwesen zunehmend deutlicher abzeichnete.

Wenn der Schritt zur Bundesbahn auch noch so klar definierbar ist, so erfolgte der Übergang doch recht behutsam. Komplexe Unternehmensstrukturen und Betriebsformen liessen und lassen sich nur in sinnvollen Schrit-



Das ursprüngliche, längst aus dem Dorfbild verschwundene Stationsgebäude von Gossau SG. (Sammlung J. Löhner)

Kreisdirektion IV 1902

H. Stamm, Dr. iur.

O. Seiler, Dr. iur.

A. Seitz, Ingenieur

Kreiseisenbahnräte IV 1902

P. Th. Bühler, Nationalrat GR

K. A. Fehr, Nationalrat TG

O. Rheiner-Fehr, Kaufmann in St.Gallen

Ed. Sulzer-Ziegler, Nationalrat ZH

L.A. Zollikofer, Regierungsrat SG

L. Kilchmann, Kantonsrat SG

K. Glinz, Kaufmann in Rorschach SG

E. Wagner, Nationalrat SG

K. Egloff, Nationalrat TG

Ph. Heitz, Oberst in Münchwilen TG

J. Müller, Nationalrat TG

A. Scherb, Ständerat TG

G. Hug, Regierungsrat SH

A. Locher, Regierungsrat ZH

H. Ernst, Regierungsrat ZH

K. Hörni, Nationalrat ZH

J. Töndury, in Samedan GR

Th. vonSprecher, Oberst in Maienfeld GR

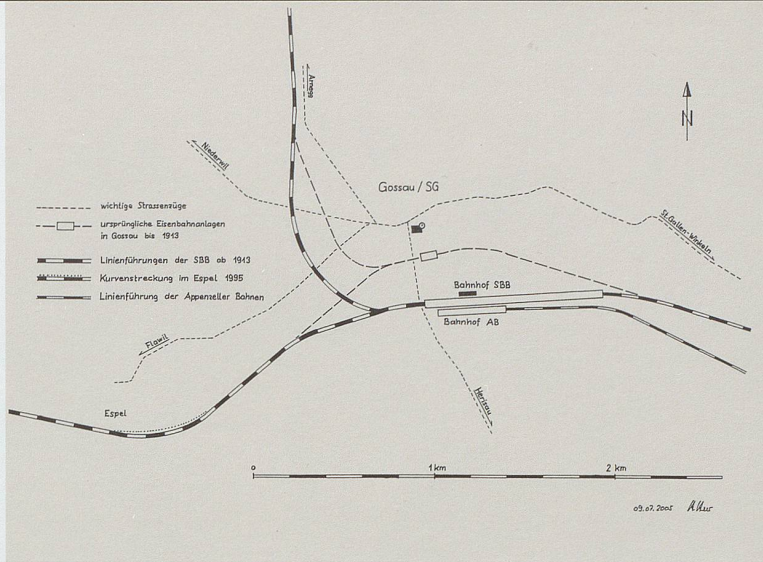
A. Eugster, Landamman AR

K. Sonderegger, Landamman AI

ten umbauen. Neben den zentralen Organen der Generaldirektion in Bern blieben die administrativen Zentren der vormaligen grossen Gesellschaften und damit die regionale Verwurzelung erhalten. In St.Gallen folgte in diesem Sinne der einstigen Direktion der V.S.B. die SBB-Kreisdirektion IV. Kreiseisenbahnräte sorgten für die politische Abstützung in den jeweiligen Regionen der SBB-Kreise.

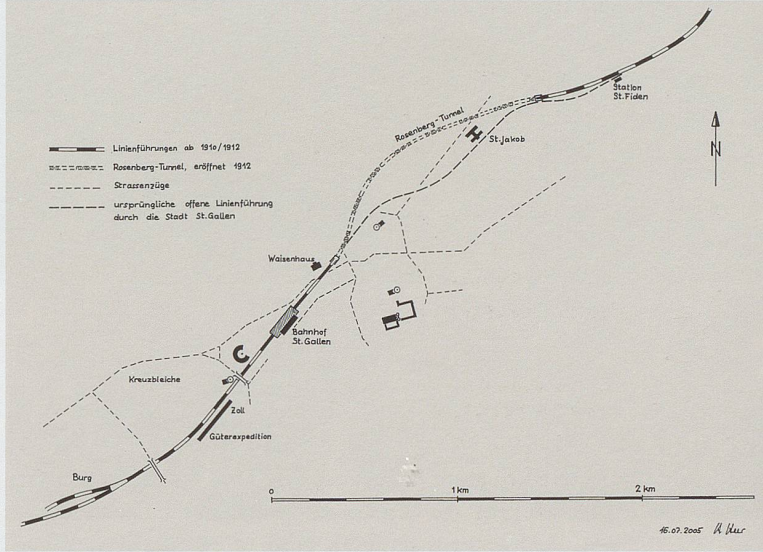
Zwischen Euphorie und Kohlennot

Die Jahrhundertwende war geprägt von einer industriellen Aufbruchstimmung, begleitet von kurzfristigen konjunkturellen Schwankungen und einem eigentlichen Eisenbahnfieber. Die geplanten Doppelspurausbauten der SBB und insbesondere der Bau der Bodensee-Toggenburgbahn entwickelten sich als treibende Kräfte für umfangreiche Bauten und Linienverlegungen in Gossau und in St.Gallen. Der Doppelspurausbau rief aber auch alte Begehrlichkeiten wach. Die unmissverständliche Forderung nach einer alternativen Linienführung zwischen Flawil und Wil über Oberuzwil-Jonschwil kam nochmals auf den Tisch. In Rorschach wurde wieder heftig über die Eisenbahn- und Bahnhoffrage disputiert



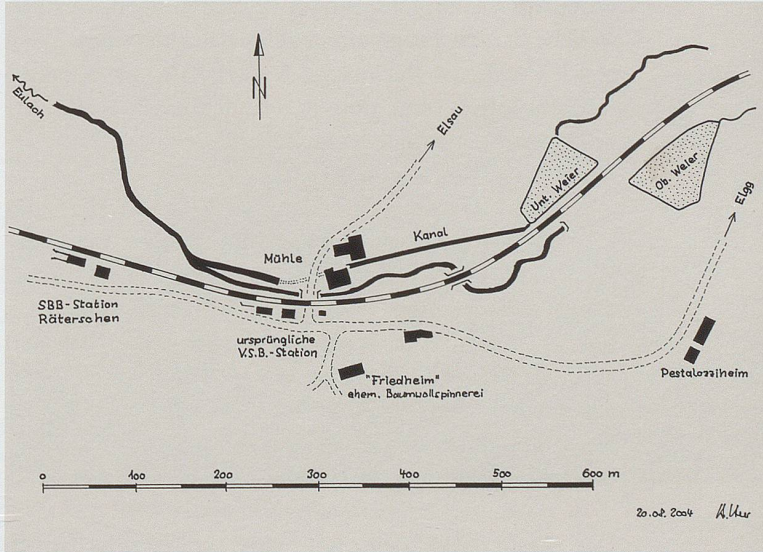
Der 1913 eröffnete neue Gossauer Bahnhof wurde an den südlichen Dorfrand verlegt. (Zeichnung A. Heer)

und aus der Region Altstätten kamen Forderungen nach einer normalspurigen Ruppenbahn, die in Rorschach und im Unterrheintal als ernsthafte Konkurrenz wahrgenommen werden musste.



Der Bau der Bodensee-Toggenburgbahn und die Doppelspurbauten der SBB zwangen zur neuen Linienführung durch den Rosenbergtunnel. (Zeichnung A. Heer)

Mit der Jahrhundertwende und den Anfängen der Bundesbahnen ist ebenfalls ein Wandel im Reisepublikum verbunden. Der wirtschaftliche Umbruch brachte durch die Arbeitsteilung und das Wachstum der Industrie-Unternehmen eine vermehrte Trennung und zunehmende Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsort mit sich. So genannte Arbeiterzüge wurden eingeführt. Die zwischen Elgg und Räterschens liegende Haltestelle Schottikon geht auf diesen Wandel zurück. Die Arbeit in der Fabrik, insbesondere den Winterthurer Grossbetrieben, wurde für die ländliche Bevölkerung attraktiv und zuweilen auch existenzsichernde Notwendigkeit.



In Räterschens ZH musste der alte Stations-Standort kurz nach 1900 aufgegeben werden. (Zeichnung A. Heer)

Noch im Laufe der Vorkriegszeit konnten die Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und die Mittelthurgaubahn (MThB) ihren Betrieb aufnehmen. Die Eröffnung einiger Doppelspurinseln zwischen St.Gallen und Winterthur geht ebenfalls auf die Zeit vor dem Ersten Weltkrieg zurück. Aussergewöhnlich ist die Geschichte der Station Aadorf. Die Vereinigten Schweizerbahnen vergrösserten treu dem Sparsamkeitsprinzip verpflichtet die Stationen Sirnach und Aadorf durch den Anbau eines Querflügels. In Aadorf liess sich der Standort des ursprünglichen und



Der 1912 eröffnete «Kaiserbahnhof» von Aadorf TG, im Zustand der 1950er Jahre. (Sammlung A. Heer)

erweiterten Stationsgebäudes mit den durch die Doppelspur der SBB bedingten Anlagen nicht mehr vereinbaren. Aadorf kam dadurch zum repräsentativen so genannten Kaiserbahnhof. Dem deutschen Kaiser sollte anlässlich der im Raum Aadorf–Wil veranstalteten Kaisermanöver des Jahres 1912 ein ihm angemessener, repräsentativer Bahnhof angeboten werden können. Das kaiserliche Besuchsprogramm machte dann allerdings einen Strich durch die Rechnung. Aadorf hatte zwar seinen Kaiserbahnhof, ohne dort je den deutschen Kaiser begrüsst oder verabschiedet zu haben.

Verbunden mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges im Jahre 1914 war ein wirtschaftlicher Einschnitt, der alle optimistischen Prognosen und hohen Erwartungen zunichte machte. Der kriegsbedingte Schnitt unterstrich und förderte aber auch einen technisch-kulturellen und verkehrswirtschaftlichen Umbruch ohne Beispiel. Der Niedergang der Textilindustrie und der Zusammenbruch des faktischen Transportmonopols der Eisenbahnen führten zu völlig neuen Rahmenbedingungen.

Der Erste Weltkrieg traf eine kriegswirtschaftlich schlecht vorbereitete Schweiz. Die Abhängigkeit des Bahnbetriebs vom klassischen Energieträger Kohle führ-

te zur Kohlennot, die sich vorerst in dramatisch steigenden Betriebskosten äusserte. Betriebskosten und Brennstoffmangel zwangen die Bahnunternehmen zu einschneidenden Fahrplanbeschränkungen. Die Kohlennot verhalf den Schweizerbahnen, der heimischen Industrie und der Elektrizitätswirtschaft letztlich zu einem Spitzenplatz bezüglich der Elektrotraktion. Der Begriff «weisse Kohle» galt über lange Zeit als selbstbewusste Antwort auf eine verkehrs- und volkswirtschaftlich bedrohliche Abhängigkeit vom Energieträger Kohle.

Die Kohlennot im Spiegel des Rorschacher Neujahrsblattes

Infolge der Kohlennot und des durch Deutschland ungeheuerlich gesteigerten Kohlenpreises – die Tonne 190 Fr. statt 27 Fr. vor dem Kriege – nahmen wir mit Geduld die Abschaffung der Retourbillete, den Taxaufschlag um rund 100 Prozent, den Ausfall aller Schnellzüge, die Reduktion des Fahrplanes auf ein Drittel aller Fahrgelegenheiten entgegen, und heute [am 1. Dezember 1918] erfolgt die Einstellung des gesamten sonntäglichen Eisenbahnverkehrs.

St.Gallen wird Nebenschauplatz

Mit dem Ende des Ersten Weltkrieges wurde auch das Ende des Transportmonopols der Eisenbahnen mindestens absehbar. Die Strassenfahrzeuge erreichten eine Reife, die fortan für die schienengebundenen Transportmittel – die Eisenbahnen – eine ernsthafte Konkurrenz darstellten. Wenige Jahre nach dem Ende des Ersten Weltkrieges verfügten die Bundesbahnen jedoch bereits über eine erprobte Versorgungsinfrastruktur und Elektrolokomotiven, die einen zügigen Ausbau der Elektrotraktion zulieszen. Die Bundesbahnen konnten sich den neuen technischen, betrieblichen und verkehrswirtschaftlichen Herausforderungen stellen.

Aus den ursprünglichen auf St.Gallen zentrierten Verkehrsbeziehungen der Gründerzeit war längst ein Teil einer schweizerischen Ost-West-Transversale geworden. Die Reiseziele Zürich oder Bern sowie längere Reisedistanzen gewannen laufend an Bedeutung. Schnellzüge für den Fernverkehr gehörten bereits zu den selbstverständlichen Dienstleistungen der SBB. Die bedeutende Transitachse des Nord-Süd-Verkehrs, Basel–Gotthard–Chiasso, wurde für die Region St.Gallen über Zürich erschlossen. Die Vision des Degersheimer Eisenbahnpioniers I. Grauer-Frey unterstreicht die hohen wirtschaftlichen Erwartungen der Ostschweiz in den alpenquerenden Eisenbahnverkehr. Seine Vision lautete nämlich St.Gallen–Zug und hatte die Transitachse Gotthard im Blickfeld. Die letztlich gebaute, zuweilen auch als St.Galler Staatsbahn bezeichnete Bodensee-Toggenburgbahn stellte in diesem Sinne nur noch eine Rumpflösung dar.

Die technisch-wirtschaftliche Entwicklung, die dominierenden Verkehrsachsen und die herausragende Bedeutung der Zentrumsfunktion von Zürich führten zu einem weiteren Zentralisierungsschritt der Bundesbahnen. Die SBB-Kreisdirektion IV in St.Gallen sowie die Eisenbahnwerkstätten von Rorschach waren nicht mehr haltbar. Mit grossem Bedauern mussten Arbeitsplätze mit langer Tradition in der von der Textilkrise besonders betroffenen Region St.Gallen–Rorschach aufgegeben werden.

Die Bundesbahnen sollten nun über Jahrzehnte nur noch über die Generaldirektion in Bern und die drei Kreisdirektionen geführt werden:

- SBB-Kreis I in Lausanne für den Verkehr westlich der Gotthard-Transitachse;
- SBB-Kreis II in Luzern für die Gotthard-Transitachse Basel–Chiasso;
- SBB-Kreis III in Zürich für den Verkehr östlich der Gotthard-Transitachse;



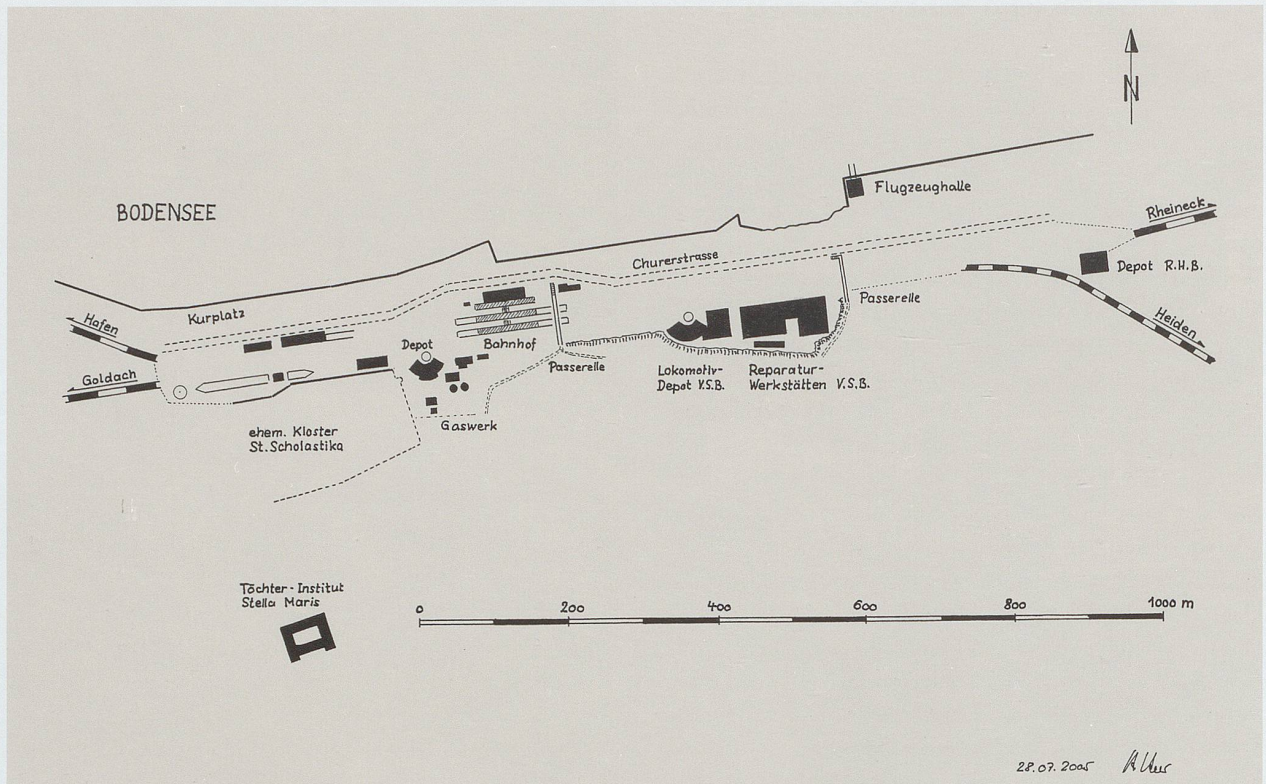
Der Bahnhofplatz in Winterthur um 1930. (Sammlung A. Heer)



Der Bahnhof St.Gallen der 1940er Jahre. (Sammlung A. Heer)



Rorschach-Hafen in den 1920er Jahren. (Sammlung A. Heer)



Rorschach-Bahnhof spielte lange Zeit die doppelte Rolle als Verkehrsknoten und technisches Zentrum mit den Reparatur-Werkstätten, der Gasfabrik und den Depots. (Zeichnung A. Heer)

Damit verschwanden traditionelle Strukturen der Gründerzeit. Dem Eisenbahnerort Rorschach und dem Verwaltungszentrum St.Gallen fielen nur noch die Rollen der Anfangs- oder Endpunkte der Ost-West-Transversale zu. Der Bodenseeregion blieb vorerst noch die Erwartung

in die Hochrheinschifffahrt und in eine Ostalpenbahn erhalten. Über kurze Zeit wurden sogar Hoffnungen in eine interkontinentale Drehscheibe der Luftfahrt wach. Die Verkehrsfläche Bodensee bot sich als Stützpunkt für Wasserflugzeuge des interkontinentalen Luftverkehrs an – mitten im Herzen Europas und mit vorzüglichen Aussichten im Hinblick auf die Einbindung in die Eisenbahnnetze der Anliegerstaaten.

DER MODERNE BUNDESBETRIEB SBB

Die Bahnelektrifikation

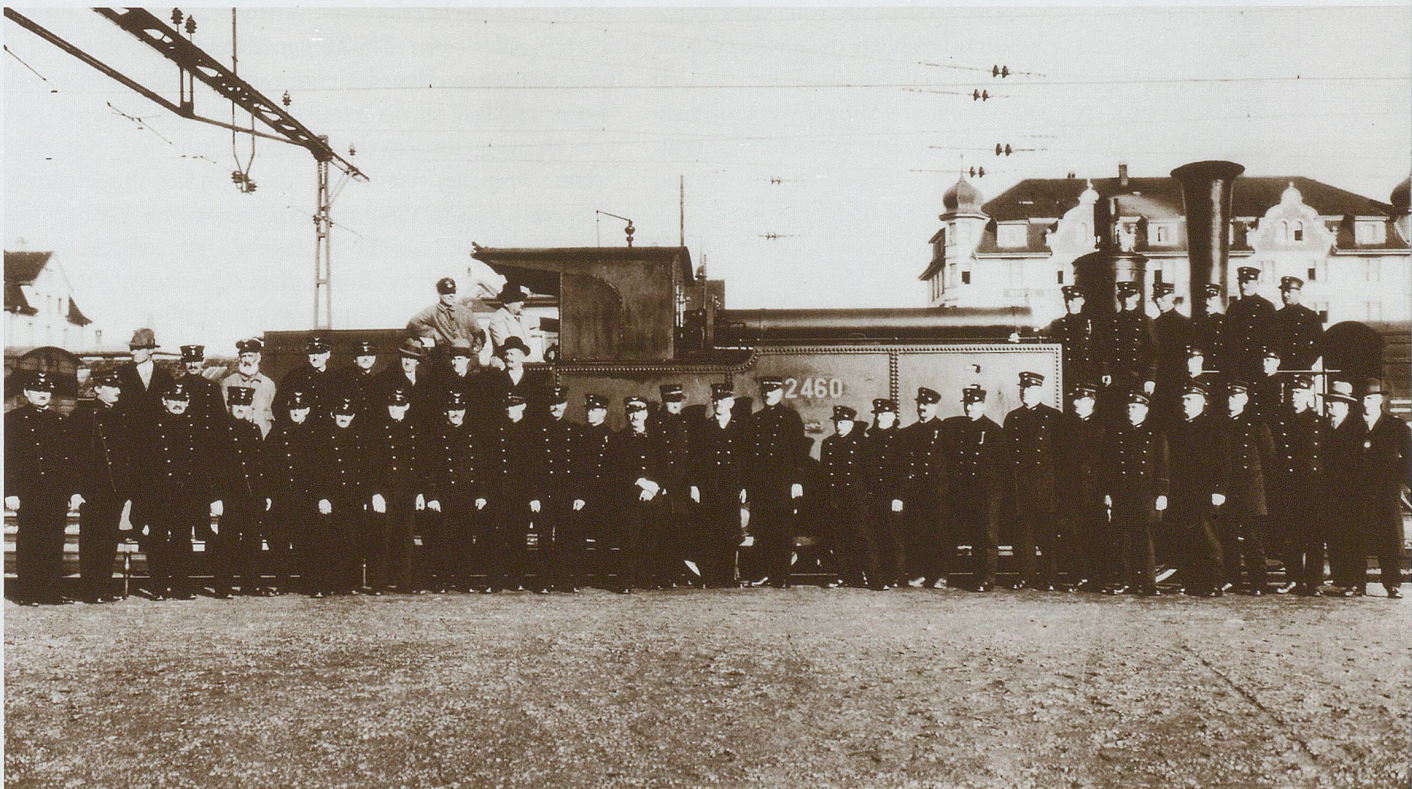
Durch die Kohlennot des Ersten Weltkriegs und die sich abzeichnende Konkurrenzierung durch den Strassenverkehr wurde die Notwendigkeit einer möglichst zügigen Modernisierung des Eisenbahnnetzes offenkundig. Die betriebliche Unabhängigkeit vom Energieträger Kohle und der konkurrenzfähige Betrieb auf dem bestehenden dichten schweizerischen Eisenbahnnetz galten als neue Herausforderung für die Bundesbahnen der Moderne.

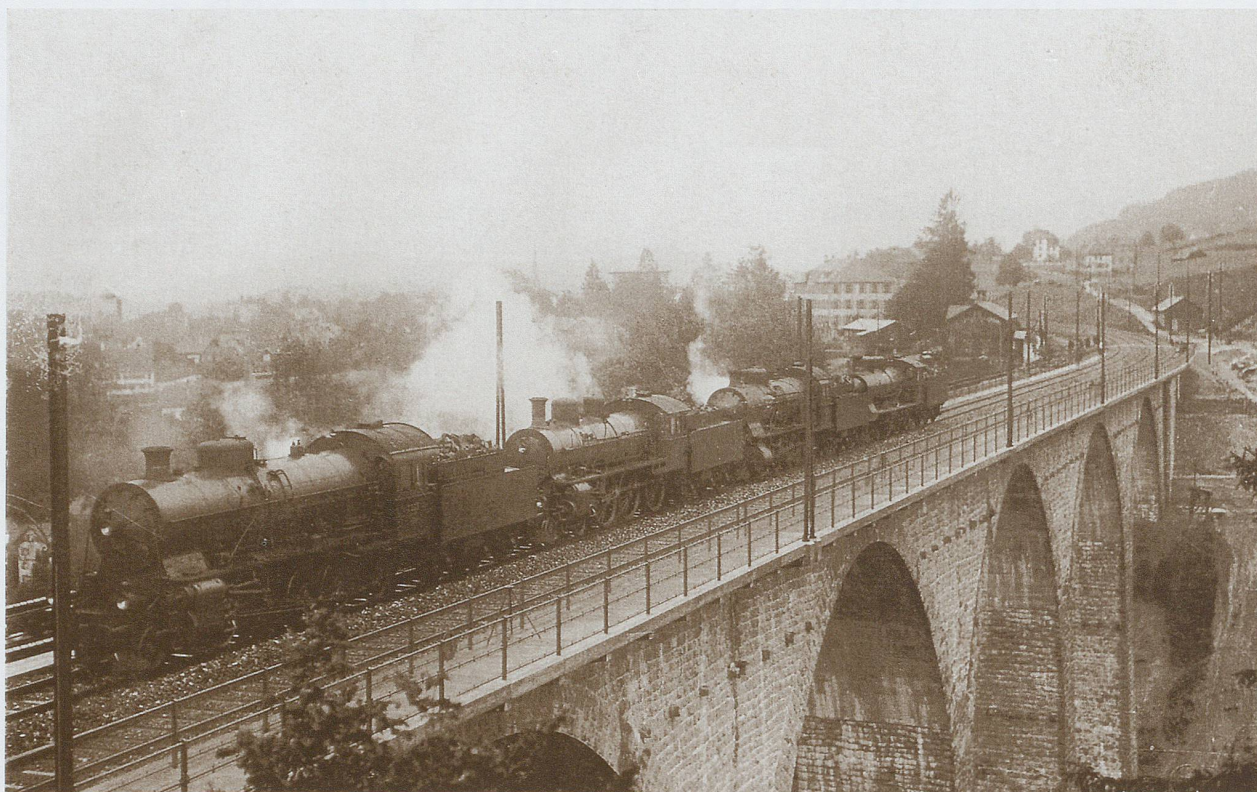
Was mit der Jahrhundertwende unter dem Titel der Doppelspurausbauten aufgenommen wurde, galt es in den 1920er Jahren unter noch anspruchsvolleren Rahmenbedingungen fortzuführen. Die Elektrotraktion und die dafür gefällten Systementscheide liessen neben höheren Geschwindigkeiten auch wesentlich höhere Verkehrslasten erwarten. Die Kunstbauten, insbesondere aber die Brückenbauwerke der Strecke St.Gallen–Wil,

mussten sowohl dem doppelspurigen Betrieb als auch den wesentlich höheren Belastungsnormen standhalten. Der Ersatz der Sitter-, Glatt-, Uze- und Thur-Brücken wurde fällig und im kurzen Zeitraum von 1925 bis 1927 verwirklicht. Markante Bauwerke der Gründerzeit verschwanden damit. Bemerkenswerte Ausnahme blieb die heute noch bestehende Brücke über die Goldach. Dieses Bauwerk geht auf den Stuttgarter Unternehmer und späteren Gründer der Stuttgarter Strassenbahn J.G. Schöttle zurück. Als einzige Brücke wurde sie von Anfang an für den Doppelspurbetrieb ausgelegt, aber über Jahrzehnte nur einspurig genutzt. Der Doppelspurbetrieb auf einer der ältesten Brücken der SBB wurde erst mit der Eröffnung der Doppelspurinsel Goldach–Mörschwil im Jahre 1993 eingeführt.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebs zwischen Winterthur und Rorschach brach am 15. Mai 1927 eine betriebliche Normalität und Kontinuität an, die das Erscheinungsbild der Bundesbahnen entlang der Strecke Winterthur–St.Gallen–Rorschach über Jahrzehnte prä-

Eine der um 1930 ältesten Lokomotiven der SBB diente als würdige Kulisse für eine Personalfoto in Wil SG. (Sammlung Stadtarchiv Wil SG)



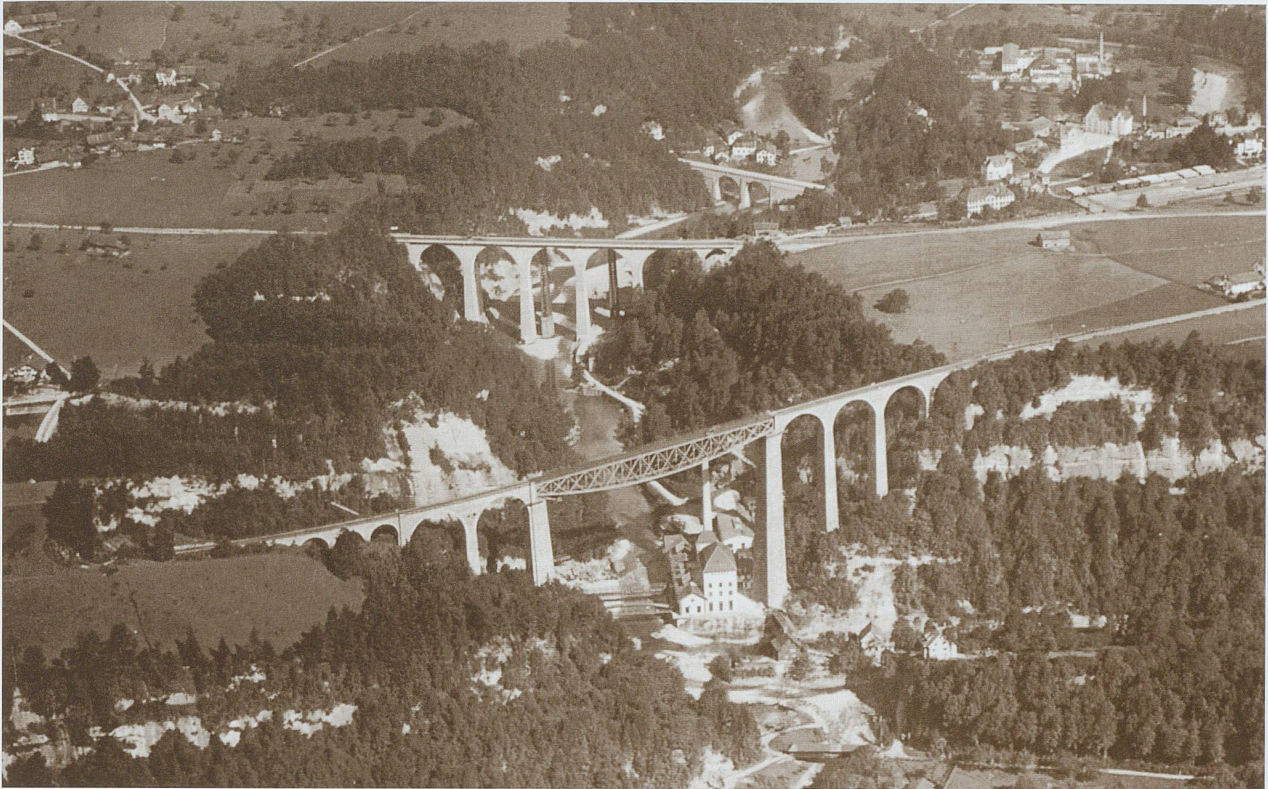


Im Frühjahr 1926 erfolgte die Belastungsprobe der neuen Sitter-Brücke der SBB. (Sammlung K. Andereg)

gen sollte. Die beiden von der Lokalbevölkerung lange und mit Nachdruck geforderten Haltestellen Algetshausen-Henau (bei Uzwil) und Guntershausen (bei Aadorf) wurden mit dem denkwürdigen Fahrplanwechsel vom Mai 1927 ebenfalls Wirklichkeit. Die Vertreter der typischen Lokomotivgattungen Ae 3/6 I, Ae 3/6 II und Ae 4/7 bestimmten das Bild. Das SBB-Depot Rorschach wurde allerdings erst 1977 Stationierungsort für einen grossen Teil der damals bereits 50-jährigen, aber bewährten Maschinen. Man zeigte sich dort stolz über die spät zugefallene Ehre.

Das Elektrifikationsjahr 1927 brachte unvorgesehenerweise zusätzlichen Betrieb. Die Züge zwischen Zürich und Wien mussten nach der Überschwemmungskatastrophe vom 25. September im Fürstentum Liechtenstein über St.Gallen und St.Margrethen Richtung Arlberg geleitet werden. Den gleichzeitig in St.Gallen und im Rheintal wieder aufgeflamten Ruppenbahn-Diskussionen begegneten die Verkehrspolitiker und betroffenen Eisenbahner der Region Sargans-Werdenberg allerdings mit grösstem Misstrauen. Man befürchtete dort den Verlust der bedeutenden Stellung im Ost-West-Transitverkehr.

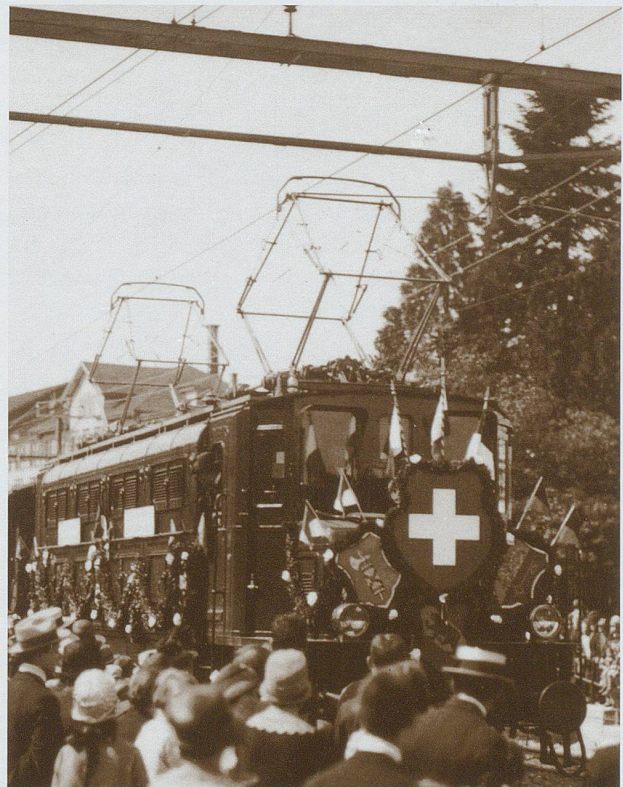
Im Gegensatz zur weniger belasteten, aber dennoch gut ausgebauten Thurtallinie kam es auf der erst abschnittsweise auf Doppelspur ausgebauten St.Gallerlinie nur selten und in begründeten Ausnahmefällen zu Probefahrten oder zum Einsatz aussergewöhnlicher Zugskompositionen. Der Fahrplanwechsel vom 15. Mai 1938 leitete 11 Jahre nach der Elektrifikation eine neue Ära ein. Herausgefordert durch den Wettbewerb mit dem Strassenverkehr versuchten die Bundesbahnen durch verschiedene Massnahmen den Personenverkehr zu beschleunigen und so die Reisezeiten zu verkürzen. Die populär gewordenen «Roten Pfeile» der 1930er Jahre waren ursprünglich als Angebot im regulären Personenverkehr gedacht. Der Vergessenheit anheimgefallen ist leider das 1938 eingeführte Angebot einer Schnellverbindung von Rorschach über St.Gallen–Winterthur–Zürich nach Bern. Der Leichttriebzug RBCFe 8/12, zuweilen auch «Schienenblitz» genannt, rückte die Bundeshauptstadt ein gutes Stück näher. In drei Stunden konnten nun die Rorschacher Bern erreichen – sichtlich stolz auf das neue Angebot wurde in Rorschach über den «schnellen Berner» berichtet. Die Freude war von kurzer Dauer. Der in Rorschach remisierte Schnelltriebzug wurde im August 1939 anlässlich des Grossbrandes des Lokomotivdepots weitgehend zerstört. Der im September 1939 ausgebrochene Zweite Weltkrieg bedeutete ein vorläufiges Ende des Schnellverkehrs mit den Leichttriebzügen.



Die Luftaufnahme der Sitter-Brücken entstand im Frühjahr 1926, noch vor dem Abbruch der ursprünglichen Eisenbahnbrücke von Dollfuss. (Sammlung A. Heer)

Die technische Entwicklung ging in eine andere Richtung. In Winterthur arbeiteten die Ingenieure bereits an einer neuen Generation von vierachsigen Leichtlokomotiven.

Ein 1938 in der «Schweizerischen Bauzeitung» erscheinender, in seiner Art einzigartiger Feuilleton-Beitrag des St.Galler Ingenieurs E. R. Baerlocher lässt den denkwürdigen Fahrplanwechsel und das Erlebnis einer Fahrt mit der damals hochmodernen Errungenschaft wieder aufleben. Dieser Beitrag steht stellvertretend für eine bis in die 1960er Jahre spürbare und immer wieder artikulierte Wertschätzung, Faszination und Haltung des Stolzes gegenüber den Bundesbahnen als Unternehmen sowie der Eisenbahntechnik als Produkt schweizerischer Kompetenz und Qualität.



Gut 70 Jahre nach der Eröffnung der Eisenbahn wurde ein weiterer Meilenstein gefeiert: die Aufnahme des elektrischen Betriebs im Jahre 1927, beispielsweise in Flawil SG. (Sammlung K. Andereg)

Die deutsche Grammatik ist schuld. Der Titel musste das Kleid der zweiten Landessprache erhalten, denn wenn er lauten würde: «Ihr Zug», so hätte der eingeborene Narzissus jedes Lesers nur den einen Schluss zugelassen, dass ihm ein Besitz zugesprochen werde, und dazu noch ein recht vielseitiger, wenn man das Wörterbuch auf der Seite «Zug» aufschlägt, wie schon Mark Twain stöhnend erfuhr. So aber weiss jeder, dass «ihr Eisenbahnzug» gemeint ist, und es fragt sich jetzt nur noch «wessen»?

18 h 45 gleitet das flinke, dreigliedrige Reptil mit seinem Märchenkleid aus Lackrot und Silber in die durch Platzverhältnisse gequälte Kurve des Berner Bahnhofs. Sein Kopf gleicht, wie es einem Fabelwesen geziemt, dem eines spürenden Dachshundes, der eifrig die Schienenspur verfolgt. Leise sausend kommt's zur Ruhe, verzauberte Türen öffnen sich von selbst, und die von Basel hergewehten Reisenden vermischen sich mit den herzdrängenden Fahrgästen, deren Ziel Zürich und die Ostschweiz ist.

Der Führerstand ist leer; man hat Musse, ihn zu betrachten, und man erhält auch da sofort den Eindruck von etwas irgendwie zu Zierlichem, Verspieltem. Wohl ragt aus dem abgeschrägten Führerpult ein kräftiges Steuerrad, mit dem dicken Rand, den es zu umpranken gilt, und die vier Speichen, von denen eine rot ist und in der Ruhelage nach oben zeigt, machen das Steuerrad zum solidesten Gegenstand im ganzen Wagen. Was sonst noch auf dem Pult zu sehen ist, sind zierliche Messinstrumente, sparsam, sparsam, jedes mit zwei Skalen und zwei Messsystemen ausgerüstet, – und eine Leiste mit Lämpchen. Eines der Lämpchen ist violett und trägt die Rune S, es signalisiert das Funktionieren der automatischen Zugsicherung; das andere ist grün und schläft noch. Rechts vom Pult ist die ganze vordere Ecke (soweit sie nicht wegen der stream-line-Mode abgerundet ist) mit einem eisernen Kasten ausgefüllt, auf dessen ebenfalls geneigter Fläche sich die ganze NZZ mit allen ihren Beilagen vom II. Sonntagsblatt ausbreitet.

Die Eingangstür ist geschlossen. Nach einiger Zeit kommt ein junger Mann in Zivil durch den Wagen, greift nonchalant in die Hosentasche, zieht den SBB-Generalschlüssel heraus, tritt in den Führerraum und zündet sich eine Zigarette an. Nach einigen Augenblicken kommt noch einer, bespricht etwas mit dem ersten, schaut in die NZZ, geht wieder hinaus. Der zweite hatte einen Labormantel an, und ein Gesicht wie ein Flieger; man musste denken, wie gut dies Gesicht zum Führerplatz passte, wenn der Zug seine

130 Sachen abhaspelte. – Dieser junge Flieger aber kam nicht mehr; es mochte ein Dienstkamerad gewesen sein, aber statt ihm kam zu ersten, der behaglich neben dem Führerpult sass, ein richtiger SBB-Lokführer, behäbig, bestanden, Familienvater, mit kräftigem Hals und Brissago. Der liess sich im Klubsesselchen vor dem Pult nieder, schaute zum seitlichen Fenster hinaus – wartete augenscheinlich auf das Abfahrtszeichen.

Und da suchte ich nun immer, an was mich diese kleine Szene erinnert hatte, und richtig: Das Auftreten der beiden jungen Beamten hatte etwas erfrischend Unbeamtenhaftes; sie hatten miteinander geplaudert, sachverständig ohne Zweifel, – wie die jungen Ingenieure plaudern, wenn sie im Versuchslokal etwas ausknobeln. Und so liess ich mich schliesslich von der Ueberzeugung leise gefangen nehmen, dass dieses technische Wunderding gerade den beiden jungen Leuten gehöre, die damit Versuche anstellten, die das «Ding 'mal laufen lassen wollen», und – weil sie der Sache nicht so recht trauten – dann schliesslich eben doch noch einen von der Lok-Zukunft herbeiholten. «Das ist ihr Zug; an dem haben sie eine Riesen-Freude, man sieht's ihnen an; Herrgott wer doch auch ein wenig mitspielen dürfte!» – Dies dachte auch ein junger Mitreisender, der im Schulanzug, ohne Mütze, schnell den Spritzer nach Zürich mitmachte und dessen leuchtende Knabenaugen die ganze Freude an dem Zauberzug verrieten, der auch die Sprache des Geschwindigkeitsmessers herrlich verstand.

Da tat das grüne Licht sein Auge auf und schaute den Lokführer ermunternd an. Der gab dem Steuerrad eine ganz kleine Drehung nach links, und schon schnüffelte sich das Gliedertier zwischen den Schienensträngen den Richtigen heraus und kam ins Sausen. Mit Elan warf sich die Rotsilber-Echse auf die freie Strecke, und der zuverlässige «TEL» von Hasler kletterte munter über die Hunderter. Das erste Erstaunen kam in der Kurve: Er wird ja wohl doch ein bisschen, nur ein bisschen verzögern? Keine Spur! «Mit 125 'rin in die Kurve!» – das war sein Grundsatz, und mit 100 durch die Bahnhöfe und über die Weichen, darunter wäre nicht mehr chic. Aber einige Male begab sich etwas Sonderbares: der junge Mann, der so gemütlich neben dem Pult sass, etwas die Zeitung gelesen hatte, etwas zum Fenster hinausgeschaut hatte und etwas geraucht hatte, der war jetzt ganz verwandelt. Scharf äugte er auf die entgegenrasende Spur, scharf streiften seine Seitenblicke den Kilometerzähler, und einige Male stahl sich seine linke Hand ans Steuerrad und gab ihm einen mässigen Druck nach

rechts, zur Verzögerung, wenn das Tempo gar zu hitzig oder der Krümmungsradius ungenügend erschien. Ich konnte mich aus meinem Versuchslabor-Traum noch nicht gleich zurückfinden und dachte: «Aha der Herr Oberingenieur bemüht sich selbst!»

Bei den hohen Fahrgeschwindigkeiten um 100 herum und darüber gibt der Gesichtssinn seine Schätzung an das statische Organ ab. Die Orientierung mit dem Auge versagt vollkommen. Du meinst, der Zug habe auf etwa 50 abgebremst, als es durch die Station X ging – aber der Blick aufs Instrument zeigte 105! Von 50 an aufwärts wird die Schätzung immer schwerer, aber was konstant bleibt, ist merkwürdigerweise die Empfindlichkeit gegen Geschwindigkeits-Änderungen. Ob der Zug aus 60 auf 55 abbremst oder aus 120 auf 115, spürt man im ganzen Körper überraschend deutlich. Gerade wenn bei hohen Geschwindigkeiten etwa abgebremst wird, so ist der Eindruck viel stärker als ihn die Angabe des Instruments vermuten lässt. Man wird genau so nach vorn geschoben, wenn er von 120 auf 115 heruntergeht, wie wenn er aus 5 km zum Halten kommt, und das ist sehr überraschend.

Nun es war der erste Tag des Fahrplans, und so wurde nichts aus dem direkten Bern-Zürich-Sprung. Einige Bezirks- und Kantonshauptorte wollten sich das hochmütige Durchschnurren des eleganten Gefährts nicht so ohne weiteres gefallen lassen, und so kam's noch zu einigen Zwischen-Halten. Da es zudem noch ein sehr schöner Mai-Sonntag war, kam's in Zürich zu einem längeren Aufenthalt, bis die Anschlüsse aller der Weekenten gesichert waren. In Zürich, um 21 Uhr, füllte sich der aristokratische Zug mit sehr oder auch nicht mehr ganz bodenständigen Gestalten, denen Zug einfach Zug und gar nichts mehr Romantisches bedeutete. Von Zürich an war's auch «ihr Zug», der sie aus fröhlichem Wochenende, von einem Vereinsanlass, einem Maturandenjubiläum oder sonst welcher, nicht ausschliesslich mit Süssmost zu bewältigenden Feier wieder nach Hause brachte; dunkelgefärbte Vokale liessen auf Winterthur schliessen, während vereinzelte sehr helle St.Galler-a noch einige Zugsfrequenz ab Winterthur versprachen.

Was in Bern noch der Kopf des Leichtschnellzugs war (der täglich auf der Schweizerkarte die Strecken Rorschach-Zürich-Olten-Bern-Basel und genau so zurück, wie mit Steppstichen vernäht), wurde von Zürich an zum Schweif, um nicht zu sagen Schwanz. Doch blieb der Raum des Führers nicht leer; ein Beamter setzte sich wieder hinein, hatte

allerdings nun nichts mehr zu spielen; nett ist es aber, dass der Km-Zähler auch am Schwanz funktioniert. War einem die Strecke auf der Fahrt von Bern bis Zürich sich aufbauend entgegenrast, so floh sie nun geisterhaft ins Dunkle, als der Abend zur Nacht wurde. Da die Fensterscheiben des Zugsendes gebogen sind, gab es beim Durchfahren von Bahnhöfen ein wundersamen Feuerwerk von Lichtern, die sich, rot, grün und gelb, in den Scheiben spiegelten und feurige Kurven beschrieben, jede einzelne optisch und mathematisch gesetzmässig, aber jedenfalls sehr kompliziert zu analysieren.

Da ging die Fahrt zu Ende, und beim Aussteigen – ich konnte mir nicht helfen, ich musste den roten Lacküberzug etwas streicheln: gutes braves Tierlein, hast's recht gemacht – wem gehörs du eigentlich? E.R.B.

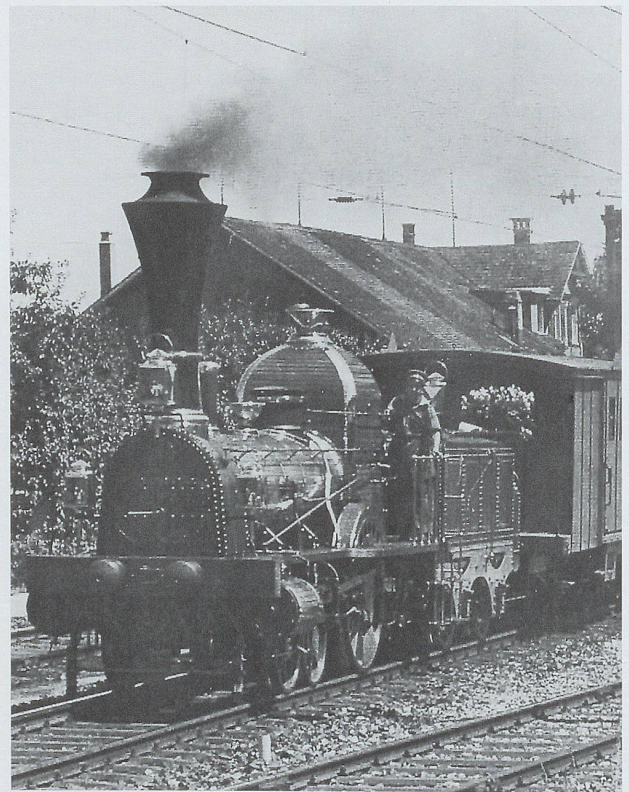


Ein typischer Städteschnellzug der frühen 1960er Jahre in Wil SG. (Sammlung A. Heer)

Nachkriegszeit und Hochkonjunktur

1947 ging als Jubiläumsjahr der Schweizerbahnen in die Geschichtsbücher ein. Man durfte feiern und mit Genugtuung auf die insbesondere während der Kriegszeit erbrachten Leistungen zugunsten der Landesversorgung und Landesverteidigung zurückschauen. Die befürchtete Nachkriegsdepression blieb aus und ein vormals unvorstellbarer wirtschaftlicher Aufschwung setzte ein. Der Individualverkehr übernahm – technik- und kaufkraftbedingt – die Rolle des Trägers des Massenverkehrs. Der Güterverkehr wanderte zusehends mehr auf die Strassen ab.

Die Bundesbahnen antworteten mit dichteren Fahrplänen und neuem Rollmaterial, verstanden aber auch die vergleichsweise hohe Popularität zu pflegen und zu halten. Städteschnellzüge für die Ost-West-Achse, formiert aus so genannten Leichtstahl- und später aus Einheitswagen, prägten das Bild und erhielten in den 1950er Jahren gar Namen. «Bavaria», «Rhône-Isar» und «Diagonal» hiessen die namengebenden Züge, die auf der Strecke Rorschach–St.Gallen–Winterthur verkehrten. Die Aufmerksamkeit der Bundesbahnen konzentrierte sich in der Folge vor allem auf den Nord-Süd-Verkehr und die Paradenstrecke Zürich–Bern. Die stolzen Ae 6/6 Maschinen, die als Gotthardlokomotiven populär gewordenen Produkte der SLM in Winterthur, der Brown Boveri & Cie. und MFO in Oerlikon sorgten anlässlich der Loko-



Sirmach im Jubiläumsjahr 1947 (Sammlung A. Heer)



Die von H. Hilfiker konstruierten Perrondächer von Winterthur-Grüze. (Foto A. Heer)

motiv-Taufen für Aufsehen, waren aber anfänglich nur selten in der Region St.Gallen anzutreffen. Der Expo-Verkehr brachte als betrieblich ausserordentliches Ereignis des Jahres 1964 heute unglaublich anmutende Zugsformationen mit sich. Fabrikneue RBe 4/4 Triebwagen schleppten regelmässig 12 Einheitswagen von Rorschach nach Lausanne und zurück.

Nennenswerte Streckenausbauten oder Hochbauten waren in der Nachkriegszeit nicht zu verzeichnen. Die Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Rätterschen und Winterthur-Grüze sowie die Bahnhofneubauten von Uzwil, Wil und Mörschwil sorgten kaum für Aufsehen. Baugeschichtlich, aber auch bautechnisch bemerkenswert sind dagegen die Perrondächer von Grüze. Der Gestalter der zeitlosen Bahnhofsuhr und der formvollendeten Portalkrane verschiedenster Stationen wagte sich in Winterthur-Grüze an ein besonderes Unterfangen. Ingenieur H. Hilfiker wollte mit dem Prototypen eines industriell herstellbaren Perrondachs neue Wege aufzeigen. Dachelemente aus Beton, torsionsfeste Stahlrohre als zentrale Längsträger und multifunktionale Stützen charakterisieren die Bauweise nach Hilfiker. Grüze blieb ein einmaliges Experiment. Erwähnenswert bleibt, dass die immer noch sehr innovativ und eigenwillig anmutende Konstruktion durch die zuständigen SBB-Organen über lange Zeit nie eine Würdigung erfuhr.



Einer der von H. Hilfiker entworfenen, zeitlos erscheinenden Portalkrane wurde im Frühjahr 2004 in Goldach SG aufgenommen. (Foto A. Heer)

Das Ende der Dampfepoche

Rorschach blieb bis zuletzt, also bis zur vollständigen Einstellung des Dampfbetriebs bei den SBB, Stationierungsort von Dampflokomotiven. «Tigerli», «Elefant» und «Habersack» wurden die faszinierenden Kreaturen genannt. Als Rangiermaschinen taten das «Tigerli» und der «Habersack» lange Zeit ihren Dienst. Der behäbige «Elefant» diente als Notreserve, stets unter Dampf und einsatzbereit in der Nähe des Rorschacher Hilfswagens. Mit der im November 1965 erfolgten «Flucht» des Rorschacher «Tigerlis» nach Buchs SG endete die lange Präsenz der Dampflokomotiven in Rorschach. Die Bundesbahnen nahmen Ende November 1968 endgültig Abschied vom Dampfbetrieb. Der Bestand der Diesellokomotiven erlaubte damals diesen Schritt. St.Gallen selbst ist durch zwei Episoden aus der Kriegszeit mit dem Dampfbetrieb besonders verbunden. Eine der beiden elektrisch beheizten Dampflokomotiven war etwa im Jahre 1943 in St.Gallen in Betrieb. Nicht elektrifizierte Teile der Bahnanlagen liessen sich so mit diesem seltsam anmutenden Zwitter bedienen, ohne dass das rare Brennmaterial Kohle vorgehalten werden musste. St.Gallen wurde zudem auch Internierungsort für eine ganze Reihe der so genannten Göring-Lokomotiven. Die SLM in Winterthur baute eine Serie von Werklokomotiven für Deutschland, dies nach den Plänen und teil-



Die internierten Göring-Lokomotiven verlassen im Sommer 1952 St.Gallen. (Sammlung Eisenbahn-Amateur)

weise mit Bauteilen aus Deutschland. Eine Auslieferung kam allerdings während der Kriegszeit nicht mehr in Frage. Die Überführung nach Deutschland und andern Zielen erfolgte erst lange nach dem Krieg, im Jahre 1952.

Aufbruchstimmung an der Ost-West-Achse

Die immer drückendere Konkurrenz seitens des Strassenverkehrs und die wenig koordinierte Entwicklung der Verkehrsträger drängten zu Taten. 1968, das Jahr politischer Unruhen und des Abschieds von der überholten Technik des Dampfbetriebs, war auch ein Jahr neuer Initiativen. Der schweizerische Bundesrat gab die «Gesamtverkehrskonzeption Schweiz» (GVK-CH) in Auftrag. Die neue Konzeption sollte auf die Bedürfnisse des Jahres 2000 ausgerichtet sein. Eine Konzeption, die vom Selbstverständnis einer mehr oder weniger geradlinigen Fortsetzung der sozialen sowie technisch-wirtschaftlichen Entwicklung geprägt war, wurde 1977 präsentiert. Die zwischenzeitlich aufgekommene technikkritische Stimmung, die sich zwar sehr widersprüchlich äusserte, wie auch hautnah zu erlebende wirtschaftliche Einbrüche waren ein schlechter Boden für die Umsetzung der GVK-CH. Trotzdem brachte diese Initiative einiges ins Rollen.

Gleich vorweggenommen wurde der Bau von zwei Abschnitten der «Neuen Eisenbahn-Haupttransversalen» (NHT), denen eine besondere verkehrstechnische oder verkehrswirtschaftliche Bedeutung zugemessen wurde. 1975 nahmen die SBB den Betrieb auf der Heitersberglinie auf, was die Entflechtung und Beschleunigung wichtiger Verkehrsströme brachte. Mit der Eröffnung der Flughafenlinie im Jahre 1980 gelang die vorbildliche Integration des Luftverkehrs in das System des schweizerischen öffentlichen Verkehrs, insbesondere aber in das Schnellzugsnetz der SBB. St.Gallen mit direktem Flughafenanschluss – eine Errungenschaft, die damals durchwegs als Fortschritt anerkannt wurde.

Zu den fast vergessenen Elementen der neuen, oder viel mehr der vorgeschlagenen, Ost-West-Haupttransversalen gehörte eine neue Linienführung nach St.Gallen, die von Winterthur dem Thurtale folgend über Weinfelden die Stadt St.Gallen erreichen sollte, um von dort nach Altstätten ins Rheintal zu führen. Die Idee Ruppenbahn schien wieder, diesmal im ganz grossen Stile, hochgekommen zu sein. Damit hätte sich einerseits die leidige, damals bald 90-jährige Rorschacher Verkehrsfrage nachhaltig umfahren lassen. Andererseits hätte sich diese sowohl verkehrstechnische als auch verkehrspolitische Neuorientierung für die Regionen Wil-Fürstenland als auch Rorschach-Unterrheintal eher nachteilig ausgewirkt.



Das Lokomotivdepot St. Gallen im Frühjahr 1977. (Foto D. Heer)

Als sichtbare Zeichen angestrebter Neuerungen setzten die Bundesbahnen ab 1975 das neue Swiss-Express-Wagenmaterial auf der Ost-West-Transversale ein. In Rorschach gehörten nun Vertreter der neuesten Wagen-generation, die bald mit Neigetechnik ergänzt werden sollte, zum alltäglichen Bild. Die elegant wirkenden ein-gezogenen Leichtmetall-Wagenkästen zeugen noch immer von der einst erwarteten, damals aber erfolglos erprobten Neigetechnik der SBB.

Der Entgleisung der GVK-CH folgte die letztlich äusserst erfolgreiche Privatinitiative des Berner «Spinner-Klubs». Einige unentwegte, hochmotivierte Mitarbeiter der SBB entwickelten das Konzept des Takt-Fahrplans und der optimalen Vernetzung des schweizerischen Eisenbahnsystems. Unter dem Titel NRK (Neues Reise-zugs-Konzept) wurde der Takt-Fahrplan bereits oder endlich im Jahre 1982 Wirklichkeit. Die Fahrplan-Systematisierung und -Verdichtung und nicht zuletzt auch unerbittlich herrschende Naturkräfte führten zu einer ganzen Reihe von Neuerungen entlang der Linie zwischen Rorschach und Winterthur.

Im geologisch seit je unruhigen Steinachtobel zwangen Hangrutschungen im Laufe des Sommers 1975 zu einem mehrwöchigen Betriebsunterbruch. Das 1982 eröffnete

Galgentobel-Viadukt dürfte nun als dauerhafte Lösung gelten – wenigstens im betroffenen Streckenabschnitt. Sicherheits- und fahrplantechnisch galten verschiedene Stationen der St.Gallerlinie als problematisch oder nicht weiter tragbar. Grössere Neu- oder Umbauten waren daher Voraussetzung für oder allenfalls Folge aus dem Takt-Fahrplan. Elgg, Aadorf, Sirnach und Flawil kamen im Zuge dieser Arbeiten zu neuen Gleis- und Publikumsanlagen.

Die Angebotsverdichtungen, aber auch betriebswirtschaftliche Überlegungen der 1990er Jahre zogen weitere bauliche Massnahmen nach sich. So wurde der 1952 aufgeschobene Bau des Mittelperrons von Uzwil endlich Wirklichkeit. Zwischen dem Galgentobel und Goldach wurde eine Doppelspur-Insel erstellt, die für die Fahrplanstabilität sehr nützlich ist. Im Espel bei Gossau erwies sich beispielsweise eine Kurvenstreckung als wirtschaftlich sinnvolle Alternative zur anstehenden Sanierung des bestehenden Trassees. Als vermutlich spektakulärste und gar landesweit wahrgenommene Bau- oder Abbruch-Aktivität wird der Ersatz der Brücke über die Glatt zwischen Flawil und Gossau im Jubiläumsjahr 1997 in die Geschichte eingehen. Kurz darauf folgte im Feld, ebenfalls auf dem Gemeindegebiet von Flawil, eine weitere Grossbaustelle. Die seit Jahrzehnten erwartete Entflechtung zwischen zwei stark befahrenen Verkehrsachsen, einer Kantonsstrasse und der Hauptlinie St.Gal-



«Krokodil» und «Swiss-Express» im
September 1978 in Gossau SG.
(Foto D. Heer)



Zwischen St.Gallen und Winterthur kündigten die
«neitec»-Versuchsfahrten im März 1995 die kommende
Neigetechnik für die Bahn 2000 an. (Foto A. Heer)

len-Zürich wurde damit endlich Wirklichkeit. In den 1990er Jahren holten die SBB also zahlreiche, vor Jahrzehnten begonnene oder geplante Baumassnahmen nach. Das Leistungsangebot der Bahn 2000 liess keine andere Wahl. Noch fehlende Doppelspurabschnitte zwischen St.Fiden und Rorschach sowie die immer noch ungelöste Rorschacher Verkehrsfrage stehen nach wie vor auf der über 100-jährigen Pendenzenliste. Welches Alter werden diese Pendenzen wohl dereinst einmal erreicht haben?

Die betriebliche Monotonie und Normalität kann als Auszeichnung für die Eisenbahnstrecke zwischen St.Gallen und Winterthur ausgelegt werden. Die Reisenden können sich leicht und gerne an die Routine der meist guten Pünktlichkeit gewöhnen. Hin und wieder ist aber auch Aussergewöhnliches zu beobachten. Streckensperren oder Testfahrten sorgen dann für seltene Abwechslungen oder gar Aufsehen. Im Hinblick auf die für die Bahn 2000 vorgesehene Neigetechnik mussten im Frühjahr 1995 umfangreiche Systemtests durchgeführt werden. Systemkomponenten der Zukunft wurden daher unter realen Einsatzbedingungen und nicht zuletzt auf dem zukünftigen Einsatzgebiet zwischen Winterthur und St.Gallen erprobt. Heute, rund zehn Jahre später, fahren wir im Neigezug, als ob es diesen schon immer gegeben hätte.

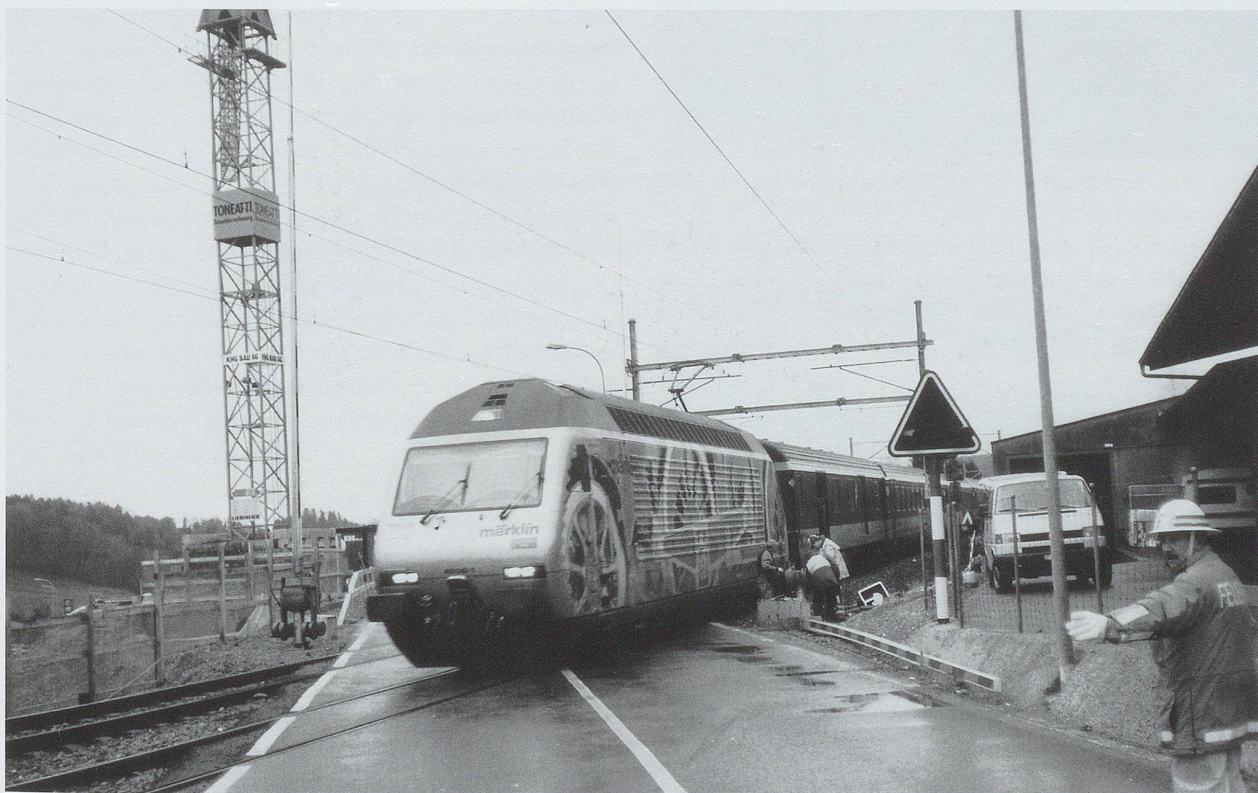
Anschlussgleise und Werkbahnen

Für den Güterverkehr spielten und spielen Anschlussgleise eine wichtige Rolle. Ursprünglich waren die Stationen die alleinigen Anschlusspunkte und Übergabestellen für den Güterverkehr. Der Güterverkehr wurde dabei weitgehend über gemischte Zugsgattungen abgewickelt. Personenzüge, die ganze Wagen oder Stückgüter zustellten, waren zur Gründerzeit normal und die alltägliche Erscheinung. Eigentliche Güterzüge und differenzierte Güterzugsgattungen kamen erst später auf.

Den Versuchen der Bahn, sich der aufkommenden Lastwagenkonkurrenz zu stellen, war leider kein Erfolg beschieden. Die SESA (Schweizerische Express SA) und die ASTO (Automobil Stückgut Transport-Organisation) blieben erfolglose Versuche und Episoden der Zwischenkriegszeit. Unter dem Slogan «für Güter die Bahn» warben die SBB in den 1970er und 1980er Jahren nochmals augenfällig für den Bahngüterverkehr. Allen Anstrengungen zum Trotz ist der Stückgutverkehr mit der Zustellung durch die örtlichen Fuhrhalter oder Camioneure zwischenzeitlich völlig von der Bildfläche verschwunden. Ab und zu werden auf einzelnen Stationen, sofern überhaupt noch Gütergleise vorhanden, einzelne Wagen oder Wagengruppen zugestellt. Die jüngste Ausdünnung der



Das Trümmerfeld nach der Sprengung des alten Glatt-Viadukts vom 26. Januar 1997. (Foto A. Heer)



Der Orkan «Lothar» vom 26. Dezember 1999 zerstörte die letzte Flawiler Barrièrenanlage. (Foto A. Heer)



Im Jahre 2001 wurde die seit 80 Jahren diskutierte Entflechtung zwischen Schiene und Strasse in Flawil SG durch die grosszügige Unterführung Feld Wirklichkeit. (Foto A. Heer)

Anschlussgleise

Einst wichtige Anlagen, die längst Geschichten sind:

- die als eigentliche Strassenbahn wahrgenommene Werkbahn der Feldmühle in Rorschach;
- die Gleisanlagen des Schlachthofs an der alten Eisenbahnlinie durch die Stadt St.Gallen nahe St.Jakob und die Anlagen bei den Lagerhäusern des Kaufmännischen Direktoriums nördlich der Davidstrasse;
- die normal und schmalspurigen Gleisanlagen, die der Kiesförderung aus der Thur bei Schwarzenbach dienen;
- die Anschlussgleise der Traktorenfabrik Hürlimann in Wil;
- die Anschlussgleise von Griesser in Aadorf

Anlagen mit grosser Ausdehnung:

- Anschlussgleise nördlich der Station St.Gallen-Winkeln;
- Anschlussgleise nordöstlich des Bahnhofs Gossau;
- Anschlussgleise beidseits der Bahnlinie bei Schwarzenbach

traktionstechnisch bemerkenswerte Anlage:

- die Werkbahn der Firma Bühler in Uzwil hat mit einer mittleren Steigung von 35 Promille einen Bergbahn-Charakter, der eine entsprechend ausgelegte Lokomotive verlangte

Neuere Anlagen unterwegs:

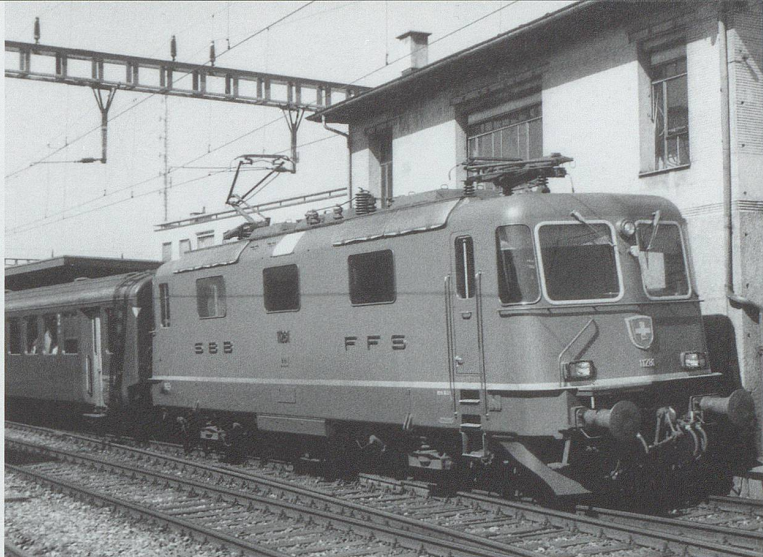
- elektrifizierte Gleisanlagen bei Meggenhus in Mörschwil zur Aufnahme von Blockzügen;
 - elektrifizierte Gleisanlagen im Burgauer Feld bei Flawil;
 - elektrifizierte Gleisanlagen des AMP-Depots bei Elgg
-

Freiverladeanlagen durch SBB Cargo führt dazu, dass von den einst über 600 Anlagen ab dem Jahre 2006 gerade noch 200 übrig bleiben werden. Was hingegen zu den eher jüngeren, meist bewährten Errungenschaften zählt, sind die Anschlussgleise unterwegs auf offener Strecke, die gar ganze Blockzüge aufzunehmen vermögen. Sowohl die lange Tradition als auch die speziellen Ausprägungen der Anschlussgleise entlang der Strecke Rorschach–St.Gallen–Winterthur dürften daher überraschen. Nicht zuletzt weil diese Strecke nicht zu den klassischen Achsen des Bahn-Güterverkehrs zu zählen ist.

Jahrtausendwende – Zeit des Umbruchs

Mit dem 31. Dezember 1998 kam das Ende der «Schweizerischen Bundesbahnen» als Regiebetrieb des Bundes. Die scheinbar unvermeidliche Privatisierungswelle machte auch vor den Bundesbahnen nicht Halt. Diese Privatisierung brachte eine grundlegende Neustrukturierung, die so genannte Divisionalisierung und Zerschlagung traditioneller Strukturen mit sich. Interessen werden nun nicht mehr im Sinne eines Gesamtunternehmens wahrgenommen, sondern divisionsbezogen optimiert. Hochkomplexe Steuerungs- und Kontrollverfahren sind daher für den wirksamen Interessenausgleich und zur gesamtunternehmerischen Optimierung erforderlich und laufend den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Andernfalls wird eine volkswirtschaftlich sinnvolle Unternehmensentwicklung ausbleiben und der erwartete wirtschaftliche Nutzen korrumpiert. Die täglichen Erlebnisse und Beobachtungen des sachkundigen Bahnreisenden müssen allerdings zu denken geben. Die Gesamtsicht ist in vielen Fällen bereits auf unterster Stufe verloren gegangen. Jeder optimiert seine eng definierte Aufgabe. Der gesunde Menschenverstand, das einst legendäre Engagement der Bähnler und der Blick fürs Ganze scheinen nicht mehr gefragt zu sein. Kulturen und täglich erlebbare Markenzeichen sind zwar sehr schnell beseitigt, lassen sich aber nur äusserst langsam entwickeln oder wieder zurückgewinnen – auch bei der Bahn.

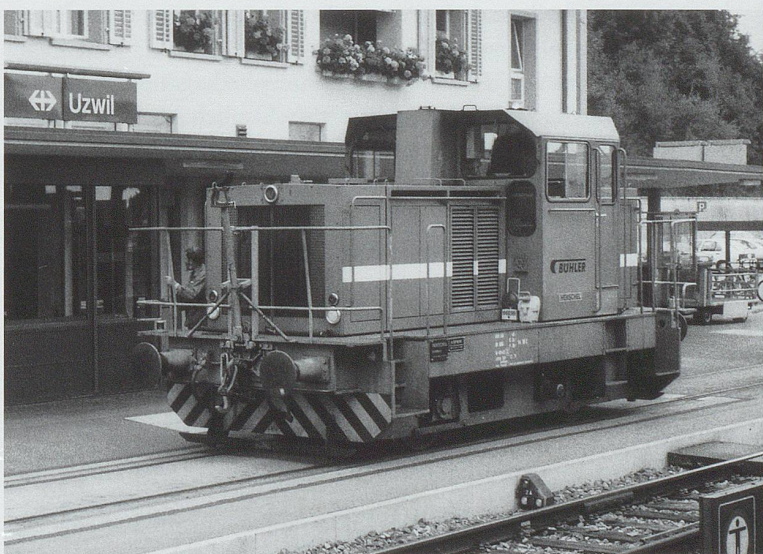
Vollmundig wurde beispielsweise vor wenigen Jahren das Konzept «avec.» vorgestellt. Klar erkennbar als weitere Rückzugsaktion der SBB aus dem Segment der umsatzschwächeren Stationen, liess «avec.» doch hoffen, dass minimale Dienstleistungen erhalten bleiben. Die SBB-Beteiligung an «avec.» konnte zudem als Garantie für Minimalleistungen angesehen werden. Im Frühjahr 2005 gaben die SBB bekannt, dass die «avec.»-Beteiligung aufgegeben wird. Hat sich die wertere Bahnkundschaft nun bald im grossen Dorfkiosk mit Billettautomat – dem diskreten Hinweis auf die naheliegende Bahnstation – zu begnügen?



Ein für die St.Galler Linie typischer Regionalzug der 1990er Jahre in Wil SG. (Foto A. Heer)



Ein Stückgüterzug, gezogen von der bewährten Ae 3/6 I in Winterthur, im Mai 1974. (Foto D. Heer)



Die Werklokomotive der Firma Bühler in Uzwil SG im August 1997. (Foto A. Heer)



Zwischen «avec.» und «Kebab»: Der Zugang zu den Zügen ist für Ortsfremde kaum noch erkennbar. Was gilt in Flawil wohl als Nebenbetrieb? (Foto A. Heer)

Die Stellwerkpanne vom 7. Februar 2005 und der Zusammenbruch der Bahnstromversorgung vom 22. Juni 2005 könnten sich als weitere Symptome eines einseitig wirtschaftlich optimierten Systems erweisen. Zunehmende technische Komplexität und damit abnehmende Transparenz, die Verpflichtung zu minimalsten Reserven, aber auch abnehmendes Verständnis für Gesamtzusammenhänge sind die Rahmenbedingungen, die Pannen grossen Ausmasses wahrscheinlich machen. Robustheit und Fehlertoleranz lassen sich jedoch nur sichern

oder gewinnen, indem eben nicht den Effizienzzielen der absolute Vorrang zufällt.

Das Unternehmen SBB AG scheint zudem den Weg zahlreicher mittlerer bis grösster Unternehmen der Privatwirtschaft eingeschlagen zu haben. Die möglichst austauschbaren Mitarbeitenden stehen einer Kundschaft gegenüber, die sich wenig oder nicht mehr an den Lieferanten oder Dienstleister gebunden fühlt. Es herrscht freier Markt – und es entstehen vermehrt Bindungsdefizite, die sich eigentlich für beide Seiten als nachteilig erweisen. Ob dieser Kulturwandel wohl allein mit Marketing-Massnahmen und Polizeipräsenz aufgefangen oder in sinnvolle Bahnen gelenkt werden kann?

DIE RORSCHACHER VERKEHRSFRAGE

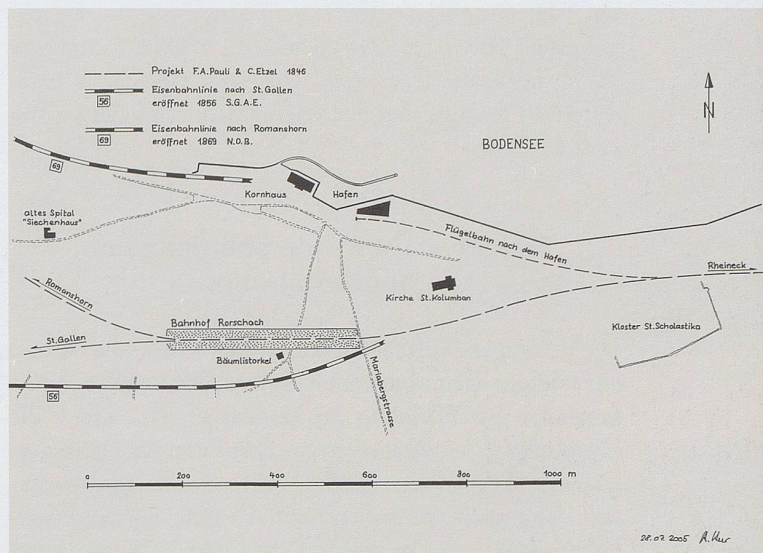
Der Verkehrsknoten Rorschach wird begleitet von einer bewegten Geschichte. Die ersten bekannten und öffentlich vorgetragenen Eisenbahninitiativen der Schweiz gehen auf Rorschach und das Jahr 1836 zurück. Rorschach erwies sich im Laufe des 19. Jahrhunderts dank der Eisenbahnwerkstätten als fruchtbarer Boden für eine Reihe innovativer Techniker. Die Rorschacher Verkehrsfrage scheint sich dagegen für Generationen als unlösbarer (Verkehrs-)Knoten erwiesen zu haben. Immer wieder aufkeimende Hoffnungen oder Aufbruchstimmungen gefolgt von Phasen der Ernüchterung oder kollektiver Enttäuschung prägen das Bild. Man wähnte sich immer wieder vor dem Nichts und am Ende. Um 1970 beschliesst der Berner Troubadour Mani Matter sein Lied «Ir Ysebahn» mit «s'isch Rorschach». Bewusst oder unbewusst wurde Rorschach durch die besungene Eisenbahnreise zum Inbegriff für Endstation – Ironie des Schicksals oder Widerspruch in sich selbst?

Brennpunkt Rorschach

Rorschach steht zwischen seiner schweizerischen Pionierrolle, mitgeprägt durch die damalige verkehrsgeographische Stellung, und seiner immer noch ungelösten Eisenbahn- oder Verkehrsfrage. Diese Verkehrsfrage selbst ist zudem – und vielleicht auch überraschenderweise – ziemlich genau 160-jährig und damit noch älter als der Eisenbahnbetrieb selbst. Diese bemerkenswert lange Geschichte soll hiermit kurz dargestellt werden.

Die Bahnhoffrage um 1846

Ausgangspunkt der verkehrs- und eisenbahnpolitischen Initiative des Jahres 1836 war die Rolle Rorschachs als Verkehrsknoten und Umschlagsplatz am See. Der Wasserweg ging am südlichsten Punkt des Bodensees auf die Landwege Richtung Rheintal und Bündner Alpen sowie Richtung St.Gallen über. Der Hafen wurde unbestrittenerweise als traditionell zentraler Ort angesehen. Die geplante Eisenbahnlinie Richtung St.Gallen sollte andererseits mit einer möglichst gleichmässigen Steigung von etwa 20 Promille gebaut werden können, was damals bereits als traktionstechnisch-betriebliche Herausforderung angesehen wurde. Die Gutachter Pauli und Etzel kamen daher zum Schluss, dass die Eisenbahn das see-nahe Niveau möglichst östlich von Rorschach erreichen



Der Rorschacher Bahnhof nach den Vorschlägen der Gutachter Pauli & Etzel von 1846. (Zeichnung A. Heer)

müsse und der Bahnhof Rorschach in der noch ausserhalb der Stadt liegenden Gegend des Bäumlitorckel zu erstellen sei. Die Anbindung an den Hafen sollte mit einer so genannten Stich- oder Flügelbahn mit Pferdetraction erfolgen.

Die S.G.A.E. erstellten den Rorschacher Bahnhof «St.Scholastika» am heutigen Standort, nicht zuletzt im Hinblick auf die Anbindung der S.O.B. Richtung Rheintal und in der Erwartung neuer, grösserer Hafenanlagen östlich oder allenfalls westlich des bestehenden Hafens beim Kornhaus. In diesem Zusammenhang wurde die mögliche Abzweigung für eine spätere See- oder Thurgauerlinie südlich des heutigen Rorschacher Stadtsaales vorgesehen. Die später wiederholt erhobene Forderung Rorschachs zugunsten eines freien Seezugangs wäre mit dieser Lösung erfüllt worden. Die für damalige Verhältnisse oder das anzusprechende Reisepublikum grosse Distanz zwischen dem Stadtzentrum und dem Bahnhof liess sich mit dieser Linienführung allerdings nicht vermeiden.

Äusserste Sparsamkeit war in Rorschach und St.Gallen angesagt. Aus den hochtrabenden Hafenplanungen wurde nichts, und das Rorschacher Aufnahmegebäude bestand aus einer bescheidenen, umgenutzten Bretterbude

neben der imposanten hölzernen Bahnhofhalle. Weit und breit war nichts von einem Präsentationsbau zu sehen. Mit dem Bau der am 15. Oktober 1869 eröffneten Eisenbahnverbindung zwischen Rorschach und Romanshorn, der See- oder Thurgauerlinie der N.O.B., liess man sich nur auf kleine, scheinbar pragmatische Schritte ein. Die Güterlinie zum Hafen wurde so zur Durchgangslinie Richtung Romanshorn ausgebaut. Damit war der Dauerkonflikt besiegt. Die Stadt Rorschach hatte durch die Seelinie den durchgehenden freien Seezugang verloren.

Trajektverkehr – ein übergangener Anachronismus

Die Bodensee-Schifffahrt hatte im Sinne des Warentransits und des später folgenden Gütertrajekts nach der umfassenden Erschliessung der Bodenseeregion durch die Eisenbahn grundsätzlich keine Berechtigung mehr. Gemischte Verkehrsarten und Trajektsysteme aller Art gehen denn auch weitgehend auf die Frühzeit der Eisenbahntechnik zurück, wurden aber sehr bald durch die maschinen- und bautechnische Entwicklung überflüssig. Trotzdem waren noch um 1850 Trajektsysteme für die Überwindung von Höhenunterschieden oder die Nutzung von Wasserwegen ein Thema für die bundesrätlichen Eisenbahnexperten R. Stephenson und H. Swinburne. Insbesondere nach der Eröffnung der Bodensee-Gürtelbahn konnte der Systembruch durch die Schifffahrt ausschliesslich tarifpolitisch, nicht aber betriebstechnisch oder volkswirtschaftlich gerechtfertigt werden.

Der damals rasant aufstrebende Bodenseehafen Romanshorn ging weitgehend auf die Interessen der N.O.B. und des Standortkantons Thurgau zurück. Die Thurtal- linie konnte so unter Ausklammerung des St.Galler Konkurrenz-Unternehmens Güterverkehr an sich ziehen und direkt Richtung Deutschland vermitteln. Auch nach der Eisenbahnverstaatlichung hielt sich der Gütertrajekt erstaunlich lange. Das 1966 in Dienst gestellte SBB-Fäherschiff «Rorschach» wurde noch für den Gütertrajektverkehr zwischen Romanshorn und Friedrichshafen gebaut.

Dass Rorschach seine Bedeutung als Hafen- und Umschlagsplatz verlor, ist letztlich der Eisenbahn zuzuschreiben. Der Bau oder Unterhalt grosser Hafenanlagen für den Bodensee-Güterverkehr wäre volkswirtschaftlich widersinnig gewesen und ist in Rorschach glücklicherweise ausgeblieben. Die Region Rorschach hätte ihre Bedeutung für die Schifffahrt allein durch die Hochrhein-Schifffahrt im Zusammenhang mit einer Ostalpenbahn zurückgewinnen können.

Die Goldacher Episode

Die Anforderungen an die St.Gallerlinie lauteten aus betrieblich-traktionstechnischer Sicht: Weitgehender Verzicht auf horizontale Zwischenabschnitte und Beschränkung auf die betrieblich notwendige Kreuzungsstation Mörschwil. Auf eine Station Goldach musste aufgrund des vergleichsweise kleinen zu erwartenden Verkehrs und fehlender betrieblicher Notwendigkeit vorerst gar nicht eingetreten werden.



Die Gefällsverhältnisse des Kreuzungsgleises weisen noch heute auf den erst nachträglichen Bau der Goldacher Stationsanlagen hin. (Foto A. Heer)

Kurz nach der Betriebsaufnahme der S.G.A.E. wurden in Goldach und Umgebung bereits Unterschriften für die Errichtung einer Haltestelle Obergoldach gesammelt. In den Folgejahren kam es wiederholt zu Eingaben zugunsten einer eigenen Station. 1876 legten die V.S.B. Pläne und Kostenvoranschlag vor. Die Uneinigkeit über den Standort der Station und widersprüchliche Interessen kosteten weitere Jahre. Der Goldacher Standortstreit – Bergseite versus Seeseite – sorgte immerhin während Jahren für einen mehr oder weniger langen Abschnitt in den Amtsberichten der St.Galler Regierung. Endlich, im Jahre 1886, hatten die Goldacher ihre Eisenbahn-Station – nach eigenem Willen auf der Bergseite.

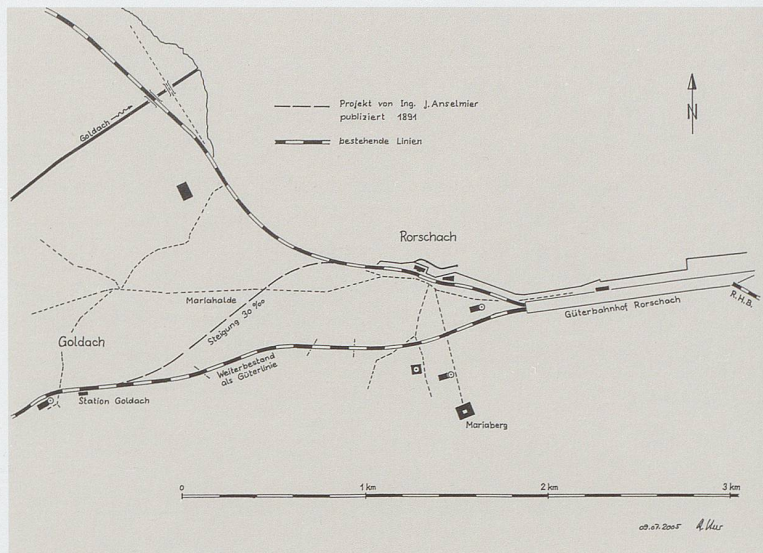
Die V.S.B. galten als sehr sparsames Unternehmen. So erstaunt es wenig, wenn gleich drei Stationsbauten nach den weitgehend übereinstimmenden Plänen gebaut wurden. Elgg, Schänis und Goldach erhielten verwechselbar ähnliche Bauten. Goldach übertraf aber die Schwesterstationen bezüglich der Komplexität der Gleisanlagen und des Längenprofils bei weitem. Denn mit tragbarem Aufwand liessen sich im Goldacher Stationsbereich keine horizontal liegenden Kreuzungsgleise bauen. So blieb es beim Bau horizontal angelegter Stumpengleise für den Freiverlad und die Verloaderampe, die über das rampenartig angelegte Kreuzungsgleis erreichbar sind.

Die Projekte und Ideen zur Rorschacher Verkehrsfrage

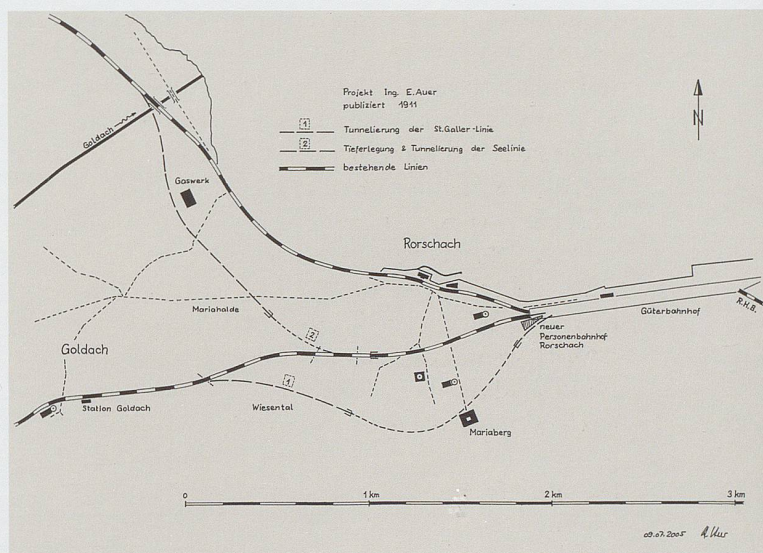
Zahllos scheinen die Projekte und Ideen zur Lösung der Rorschacher Verkehrsfrage zu sein. Der Versuch, eine vollständige Übersicht zu schaffen, musste leider kläglich scheitern. Planfragmente, die sich nicht verbindlich zuordnen lassen, fehlende Akten sowie widersprüchliche oder ungenaue Überlieferungen sorgten für zahlreiche, weiterhin offene Fragen. Die hier dargestellten Projekte und Ideen können zwar durchaus als repräsentativer Querschnitt betrachtet werden. Eine umfassende Darstellung der Rorschacher Verkehrsfrage müsste aber neben den einst zentralen Aspekten der Schifffahrt auch jene des heute dominanten Strassenverkehrs würdigen. Inhaltlicher Umfang sowie die Spannweite der Fragestellung sprengen jedoch den Rahmen der vorliegenden Arbeit.

Das Projekt Anselmier

Das Wachstum der Stadt Rorschach Richtung Süden führte dazu, dass sich die St.Gallerlinie für den inneren Verkehr der Stadt immer nachteiliger auswirkte. 1891 reichte Ingenieur J. Anselmier im Auftrag einer Interessengemeinschaft ein Projekt ein, das diese zwischenzeitlich doppelte Durchschneidung der Stadt in wenigstens eine Verkehrsachse zusammenfassen wollte. Die Idee Anselmiers bestand in einer leicht s-förmigen Linienführung und einer 30-Promille-Steilrampe, die etwa zwischen dem Badhof und der Station Goldach eingelegt werden sollte. Für Rorschach wäre nach diesem Projekt ein zentraler Bahnhof beim Hafen gebaut worden. Das Projekt befriedigte weder bahnbetrieblich, noch wurde die Trennung zwischen Stadtkern und See beseitigt. Nur gerade die Stadtnähe eines Einheitsbahnhofs wäre mit dieser Lösung gewonnen worden.



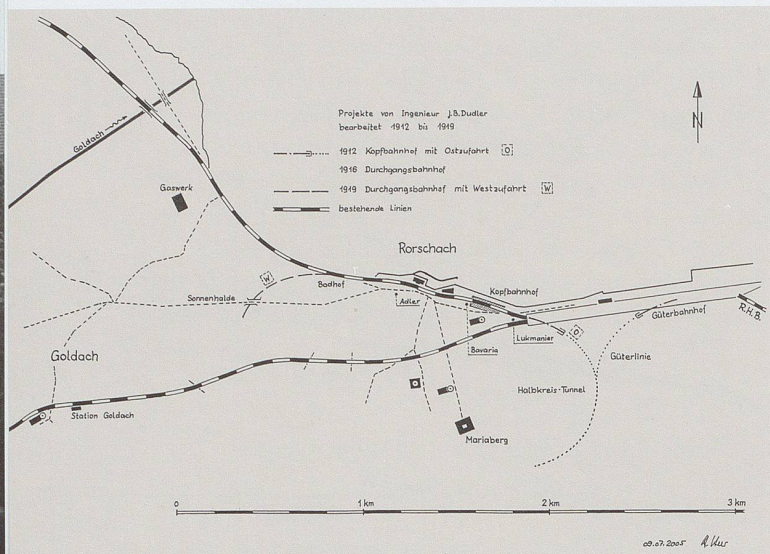
Projekt Anselmier 1891.
(Zeichnung A. Heer)



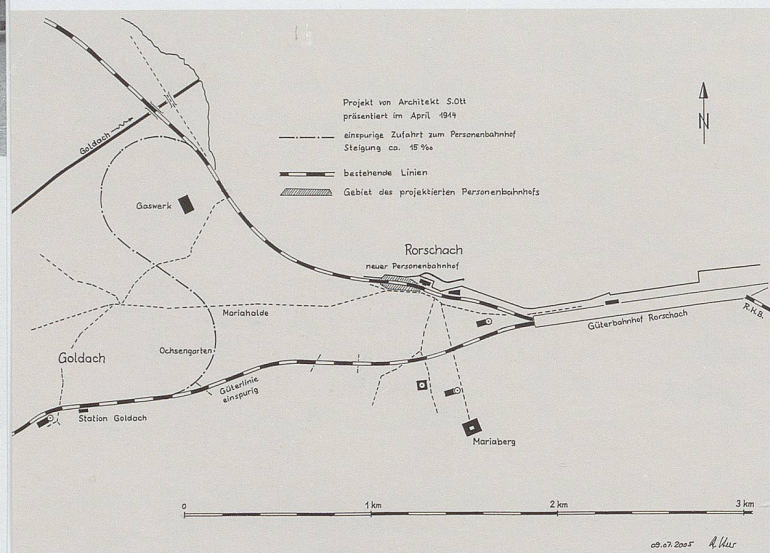
Projekt gemäss Gutachten Auer 1911.
(Zeichnung A. Heer)

Die Pläne von Ingenieur C. Vogt

Im Jahre 1909 legt Ingenieur C. Vogt, Adjunkt im Baudepartement des Kantons St.Gallen, Pläne für die Lösung der Rorschacher Verkehrsfrage vor. Diese Projektierungsarbeiten wurden durch das Baudepartement des Kantons St.Gallen auf Drängen der Stadt Rorschach ausgeführt. Wissenswert ist, dass C. Vogt zu jener Zeit gleich mehrere, heute fast vergessene, Eisenbahnprojekte in Arbeit hatte. Es ist anzunehmen, dass ein ansehnlicher Teil dieser Projektarbeiten nebenberuflich entstand. Die weitgehenden Kenntnisse der Baupläne und Normen der Bodensee-Toggenburgbahn dürften ihm dabei zustatten gekommen sein. Die weiteren Projektierungs- und Planungsarbeiten Vogts betrafen eine normalspurige



Projekt-Fragmente nach Dudler 1912 bis 1919. (Zeichnung A. Heer)



Projekt Ott 1914. (Zeichnung A. Heer)

Ruppenbahn (mit Tunnelstrecke Speicherschwendi–Altstätten) und eine normalspurige Eisenbahn zwischen dem Obertoggenburg und Buchs (mit Scheiteltunnel bei Wildhaus).

Die Pläne von Ingenieur Vogt fanden hohe und weitgehende Anerkennung, indem der Gutachter, der damalige Direktor der Thunerseebahn E. Auer, wesentliche Elemente der Vorschläge von Vogt übernahm und weiter optimierte. Die Idee bestand in einem gegen Westen verlegten Bahnhof, der Führung der St.Gallerlinie durch den Berg und die Nutzung der ursprünglichen St.Gallerlinie zugunsten der Seelinie.

Am 18. Juli 1912 fand in Rorschach eine von 600 Bürgern besuchte Versammlung zur Bahnhoffrage statt. Dabei wurde die folgenden Minimalforderungen aufgestellt und verabschiedet:

1. Ein Zentralbahnhof in unmittelbarem Zusammenhang mit einer praktischen Hafenanlage, mindestens an der Peripherie der bebauten Ortschaft.
2. Beseitigung der Durchschneidung der Ortschaft durch die St.Gallerlinie.
3. Beseitigung der Romanshorerlinie oder doch Erleichterungen am See.
4. Die Verlegung der Güterexpedition.
5. Die Verlegung der Staatsstrasse bergwärts, um für Bahn und Hafen die nötige Entwicklungsfreiheit zu bekommen.

Die von Vogt und Auer ausgearbeiteten Projekte bestätigten die vollumfängliche Erfüllbarkeit der grundlegenden Rorschacher Minimalforderungen.

Das Rorschacher Planungsfieber greift um sich

Die Diskussionen rund um die Frage der Rorschacher Verkehrsanstalten oder der Rorschacher Eisenbahnfrage förderte die Kreativität verschiedener Mitbürger und ehrenamtlicher Planer. In diesem Sinne entstanden die Dudler-Dossiers des Rorschacher Bahn-Ingenieurs J. B. Dudler, die Pläne von Baumeister und Architekt S. Ott aus Arbon und die Ideen des Rorschachers R. Blöchliger. Man mag heute diese Pläne mit einem leisen Lächeln zur Kenntnis nehmen. Vorbildlich und bewundernswert ist aber der geleistete persönliche Einsatz und die aktive Anteilnahme dieser Mitbürger an öffentlichen Anliegen. Dies wohlgermerkt in einer Zeit, die begleitet war von Krieg und bitterer Not. Man glaubte an die Zukunft und – vielleicht unbewusst – an die eigene Gestaltungskraft. Politisch war das Planungsfieber allerdings problematisch. Im Sommer 1919 wies der Rorschacher Stadtammann A. Engensperger deutlich auf die kontraproduktive Wirkung der Projektflut hin. Lokal wurde die Verkehrsfrage dadurch zunehmend verwirlicher. Die Kantons- und Bundesbehörden konnten den Projektierungseifer zu leicht oder zu gerne als Uneinigkeit der Rorschacher auffassen.

Pläne der SBB

Die Bundesbahnen waren als mittragende und betrieblich stark mitbetroffene Partner an möglichst kostenwirksamen Lösungen interessiert. Soviel wie nötig und im eigenen Interesse vertretbar, so lautete die Devise.

Lokaler Wunschbedarf musste demnach auch lokal mitgetragen werden. Die Zwischenkriegszeit führte zu einer ganzen Serie von Projekt-Varianten. Es blieb aber bei Projekten, und die bereits lange Liste der Lösungsvorschläge wurde weiter bereichert.

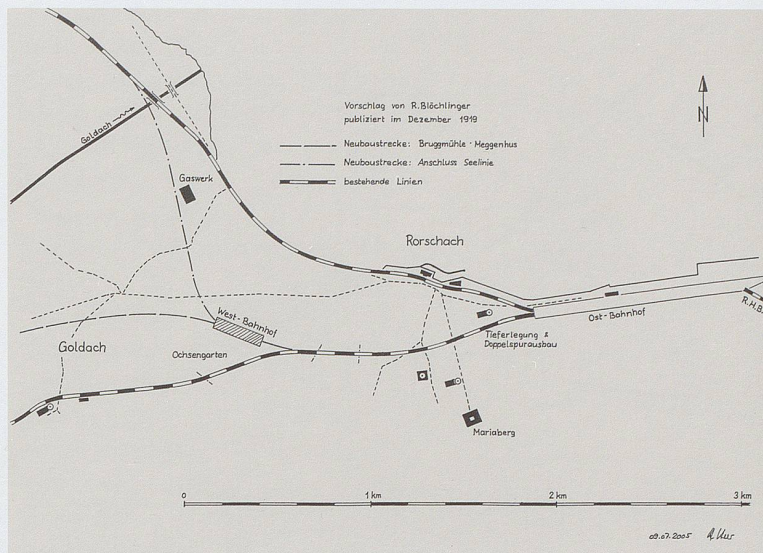
Initiativen der Nachkriegszeit und der 50er Jahre

In der Zeit, als einerseits der Ausgang des Zweiten Weltkriegs absehbar wurde, andererseits aber die Kriegshandlungen in Rorschach immer unmittelbarer wahrnehmbar waren, gewannen die Verkehrsfragen der Zukunft an Bedeutung. Dem Bodensee als Verkehrsknoten der Zukunft sollte für den Wasser-, Land- und Luftverkehr eine zentrale Rolle zufallen – so die damalige Zukunftserwartung.

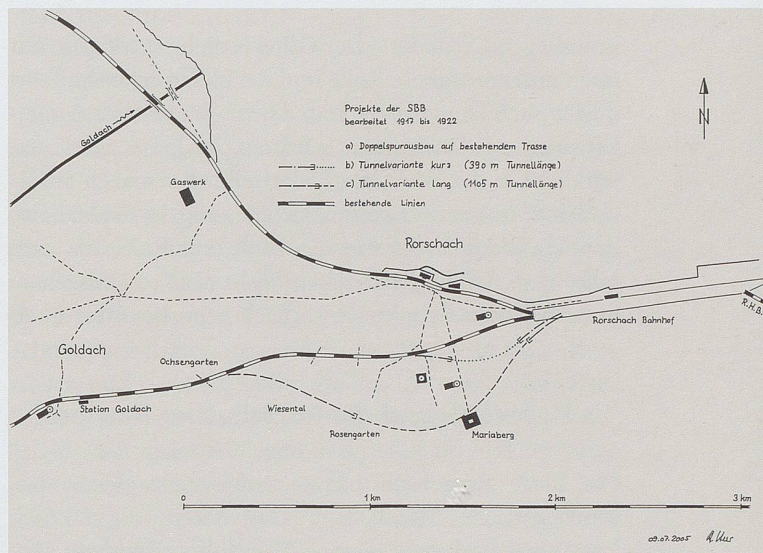
Im August 1945 wurde in der «Schweizerischen Bauzeitung» der «Wettbewerb über die generelle Planung der Gemeinden Rorschacherberg, Rorschach, Goldach und Thal» vorgestellt. Der Zeitpunkt der damaligen Planungen zugunsten der Wohn- und Wirtschaftsregion Rorschach erscheint aus heutiger Sicht vielleicht irritierend oder schwer nachvollziehbar. Ein schrecklicher Weltkrieg war gerade überstanden und unbegrenzte technische Möglichkeiten schienen sich zu eröffnen. Ein fast unvorstellbarer Optimismus – aber vielleicht auch die Angst vor einer Nachkriegsdepression – hatten ihre volle Triebkraft entfaltet. Lange Aufgeschobenes harnte seiner Verwirklichung.

Das Zukunftsbild für Rorschach umfasste neben grosszügigen Strassenbauten einen nahen Flugplatz und selbstverständlich grosszügige Güteranlagen für die Bahn und Hochrhein-Schifffahrt, wie auch die umfassende Lösung der Rorschacher Bahnhoffrage. Die 1912 aufgestellten Forderungen sollten nun endlich vollumfänglich erfüllt werden.

Nationalrat Th. Eisenring, der Sohn des verkehrspolitisch bereits um 1910 aktiven Rorschacher Nationalrats J. B. Eisenring und Vater des späteren Generaldirektors der SBB, wurde 1956 in Bern in der Sache der Eisenbahnfrage aktiv. In Rorschach war der Leidensdruck – diesmal unfallbedingt – so gross, dass es einmal mehr zu öffentlichen Versammlungen kam. Die Erwartungen richteten sich offensichtlich an die zahlenden Instanzen in Bern oder in St. Gallen; die Bereitschaft der Rorschacher zur Übernahme grösserer Lasten hielt sich allerdings in engen Grenzen. Die unbestritten gute und vorzuziehende Tunnel-Lösung war zu teuer und die kostengünstigeren Alternativen, die unter Beibehaltung der be-



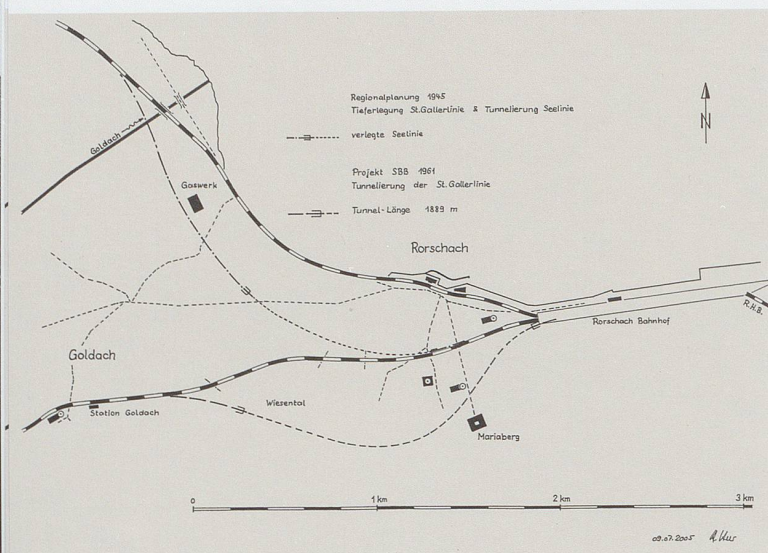
Vorschlag Blöchlinger 1919.
(Zeichnung A. Heer)



Projekte der SBB 1917 bis 1922.
(Zeichnung A. Heer)

stehenden Linienführung vorgeschlagen wurden, überzeugten die Rorschacher aus städtebaulichen Gründen nicht. Die Hochbahn durch das Siedlungsgebiet fand ebenso wenig Zustimmung wie die Tieferlegung einzelner Strassenzüge. Wieder stand man vor dem Nichts.

Die jüngste Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Amberg aus dem Jahre 1993 zeigte, dass die Tieferlegung einer doppelspurigen Eisenbahnlinie auf dem bestehenden Trasse möglich ist. Die Kostengrößenordnung von 300 Millionen wäre mit einer derartigen Sanierungsvariante verbunden. Bau- und traktionstechnische Rahmenbedingungen lassen heute bautechnische Lösungen zu, die einst als undenkbar erachtet wurden. Die verkehrswirtschaftlichen Bedingungen haben sich ebenfalls



Projekte der Nachkriegszeit.
(Zeichnung A. Heer)

grundlegend geändert. Der Güterverkehr spielt eine nur noch untergeordnete Rolle und die Hochrheinschifffahrt dürfte auch längerfristig kein Thema mehr sein. Bemerkenswert an den kleinen Schritten, im Jahre 2000 verwirklicht in der Form der Haltestelle «Rorschach Stadt» und der Studie von 1993 zur Tieferlegung, ist die Nähe zu den Vorschlägen der Herren Pauli und Etzel aus dem Jahre 1846. Schliesst sich da vielleicht der Kreis mit einem unterirdischen Bahnhof Rorschach beim Bäumlitorkel?

's Hafezügli und die Rorschacher Barrieren

Die Stadt Rorschach pflegte lange Zeit gleich zwei schweizerische Eisenbahn-Exklusivitäten: die faktisch kostenlose und recht häufige Eisenbahnverbindung zwischen Rorschach und Rorschach-Hafen sowie die Meisterschaft in Sachen Barrierendichte. Die SBB entledigten sich der beiden Exklusivitäten betont stillschweigend. Ein Nachruf soll diese Errungenschaften kurz in Erinnerung rufen.

Von den «gelernten» Rorschachern und Gratistram-Benutzern fast unbeachtet, pendelten zeitweise Triebwagen zwischen Hafen und Bahnhof, die zu den schweizerischen Fahrzeug-Raritäten zu zählen sind. Im Expo-Jahr 1964 diente beispielsweise der «Rote Doppelpfeil», geschichtsbewusster auch Landi- oder Churchill-Pfeil genannt, als «Hafezügli». Als weiteres Vehikel mit Geschichte ist der Jura-Pfeil zu nennen, der Einzelgänger, der einst von jurassischen Gemeinden mitfinanziert wurde und sein Gnadenbrot in den 60er und 70er Jahren in Rorschach zu verdienen hatte. Den Lokführern stand bei diesen Triebwagen in beiden Fahrtrichtungen ein

Führerstand zur Verfügung. Typisch für die Hafenzüge waren aber auch die Zugsgarnituren, gebildet aus einem beliebigen Triebfahrzeug und einem Anhängewagen. Die Lokführer hatten dann jeweils eine Rückwärtsfahrt mit der Unterstützung des Zugsbegleiters zu leisten. Nachdem die Hafenzüge im Sinne der stets verfügbaren Anschlusszüge von und nach Rorschach(-Bahnhof) im Jahre 1993 eingestellt wurden, ist das Rorschacher Kuriosum trotz mehrerer bundesparlamentarischer Interventionen Geschichte.

Die Rorschacher Barrieren gaben ebenso Anlass für satirisch-dichterische Würdigungen vor Ort wie auch für parlamentarische Vorstösse in Bern. Den Barrieren fällt nahezu der Status eines Rorschacher Kulturgutes zu. Denn vor der Eröffnung der Autobahn erreichte insbesondere der legendäre Bellevue-Übergang gar den höheren Bekanntheitsgrad als die Stadt Rorschach selbst. Die SBB reduzierten sodann die Barrierendichte fast heimlich durch die Aufhebung einiger Übergänge. Mit der Automatisierung aller verbliebenen Barrieren in der Zeit zwischen dem Herbst 1979 und dem Frühjahr 1980 liessen sich wenigstens die Wartezeiten für die Strassenbenützer vermindern. Das letzte Relikt mit Vergangenheit, der Ketteli-Übergang von Rorschach-Hafen, ist nun ebenso Geschichte wie die fast vergessenen Barrierenwärterinnen oder deren Wärterhäuschen entlang der St.Gallerlinie.



Attraktive Hafenzugs-Szenen bot das Hochwasser des Sommers 1965. (Foto D. Heer)



Der legendäre Ketteliübergang von Rorschach-Hafen im Sommer 2005, der nun Geschichte ist. (Foto A. Heer)

Bahn 2000 und HGV – neue Hoffnungsträger für die Region Rorschach?

Für die erste Etappe der Bahn 2000 genügten die Anpassungen der Rorschacher Gleisanlagen und die Umbauten der Publikumsanlagen sowie die für die Fahrplanstabilität unverzichtbare Doppelspurinsel zwischen Goldach und Engwil im Steinachtobel. Im Sinne der kleinen Schritte ist nun eine weitere Verlängerung der Doppelspurinsel bis an die Gemeindegrenze zwischen Rorschach und Goldach vorgesehen. Goldach soll demnächst Abschied von den alten Gleisanlagen und damit vom Bahngüterverkehr nehmen können und sich zeitgemässer Publikumsanlagen erfreuen dürfen.

Ob die lang ersehnte Lösung zur Rorschacher Verkehrsfrage dank der zweiten Etappe der Bahn 2000 gefunden und umgesetzt wird, ist eine in mancherlei Hinsicht offene Frage. Nur wenige der bisher vorgestellten Projekte oder Lösungsvorschläge wurden im Sinne umfassender und betrieblich wie städtebaulich nachhaltiger Lösungen entwickelt. Meist galten die Gemeindegrenze, die Verpflichtung zum kleinen Schritt oder ein Kostendach als zwingender Handlungsrahmen. Aus dieser Sicht ist der geplante Sanierung der Station Goldach – auch wenn die Architektur zu überzeugen vermag – leider mit Vor-

Rorschacher Niveauübergänge

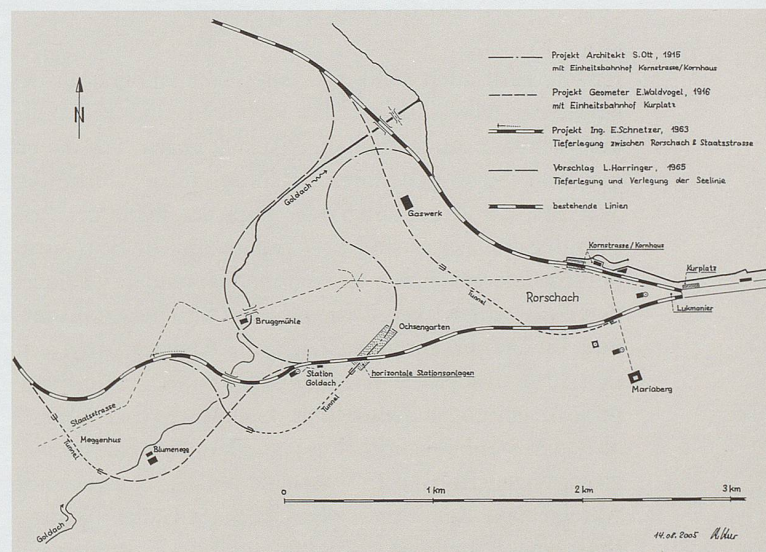
Seelinie (Rorschach):

- Bellevue (Hauptstrasse und Fussweg)
- Seestrasse / Kabisplatz
- Rorschach-Hafen (Ketteli-Übergang)
- Kornhaus
- Kornstrasse / Idyll
- Badhütte (Schiebegatter aufgehoben)

St.Gallerlinie (Rorschach–Goldach):

- Scholastikastrasse (aufgehoben)
- Bellevuestrasse
- Buchstrasse (aufgehoben)
- Kaplaneistrasse
- Marienbergstrasse
- Signalstrasse
- Feldmühlestrasse
- Sonnenweg (aufgehoben)
- Reitbahnstrasse
- Industriestrasse
- Klosterstrasse
- Froheimweg
- Hauptstrasse

behalt zu begegnen. Die Erkenntnis, dass die Rorschacher Verkehrsfrage aus einer Gesamtsicht angegangen werden muss, kam zwar immer wieder hoch, fand aber nie den Durchbruch. Eine nachhaltige Sanierung bedarf gebündelter Kräfte, namentlich die der Gemeinden Rorschach und Goldach sowie die des Unternehmens SBB. Die so genannte Rorschacher Verkehrsfrage muss endlich als regionales Anliegen und regionale Verkehrsfrage wahrgenommen werden.



Weiträumige Lösungsvorschläge zur Rorschacher Verkehrsfrage. (Zeichnung A. Heer)

AUSBLICK



Rorschach-Hafen: 14.05.2005
(Foto A. Heer)

Bilder der Gegenwart

Für die Reisenden stellt sich eine Eisenbahnlinie in besonderem Masse durch die Stationen und Bahnhöfe oder seltener durch einmalige Ausblicke dar. Für die einen sind die so genannten Publikumsanlagen Orte des Wartens, der Begegnung oder täglicher flüchtiger Präsenz, für die andern sind es eher Augenblicke der Orientierung. Die meist über Jahrzehnte unverändert gebliebenen Bauwerke wirken daher prägend für eine bestimmte Strecke. Die verkehrenden Züge sind dagegen leicht austauschbar und bieten von Fahrplanperiode zu Fahrplanperiode eine neue Normalität. Charakteristisch bleiben also die Stationen unterwegs – allen Normierungsanstrengungen zum Trotz – als eine zufällig erscheinende Abfolge von Zeitzeugen. Rorschach–St.Gallen–Winterthur, eine aktuelle Momentaufnahme der Stationen unterwegs, macht Typisches augenfällig und führt den-

noch über kurz oder lang den laufenden Wandel sichtbar vor Augen.

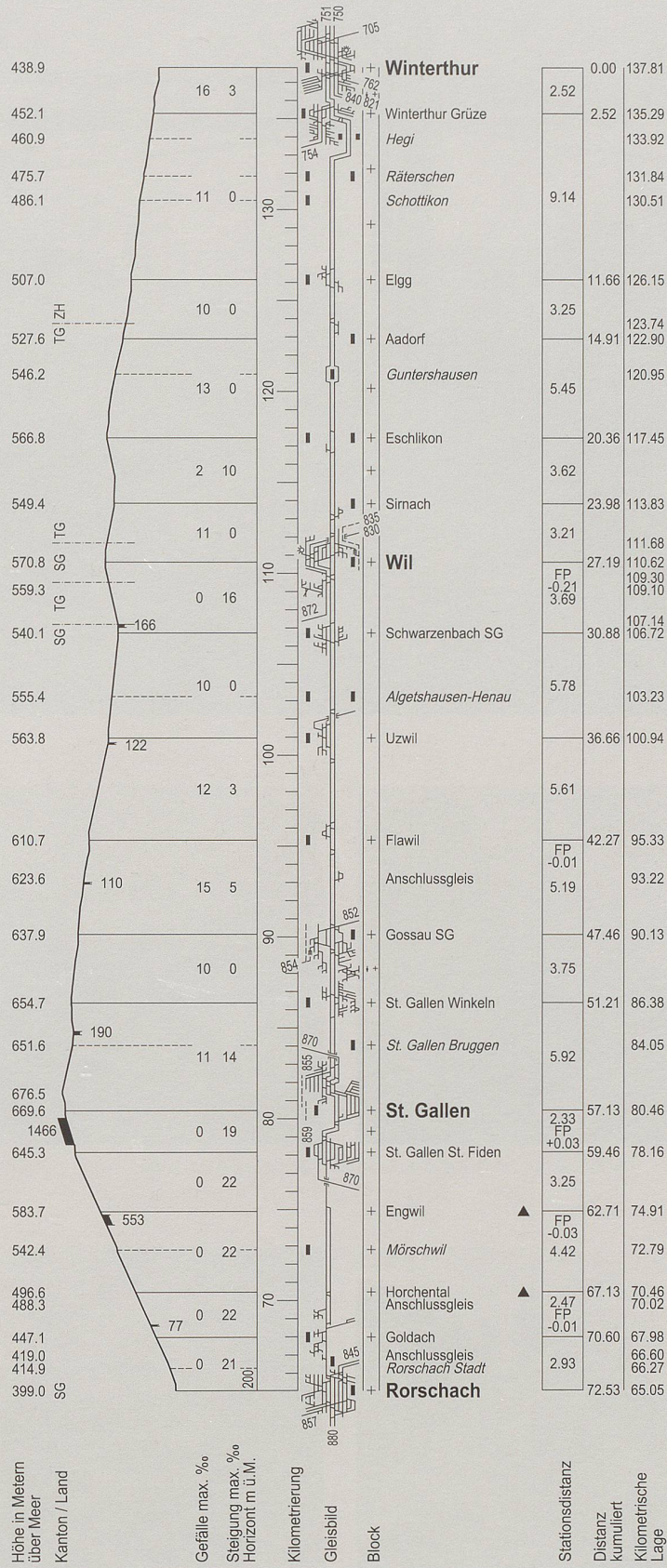
Auf eher abstrakte Weise manifestiert sich die Gegenwart mit einigen durchaus wissenswerten Kennzahlen. Die aktuellen Zahlen und Vergleiche zwischen der Thurtallinie und der St.Gallerlinie belegen eine seit Jahrzehnten geltende Wirklichkeit: Entgegen der düstersten Prognosen der Frühzeit hat sich die St.Gallerlinie sehr erfreulich entwickelt. St.Gallen ist unbestrittener Ausgangspunkt für die Ost-West-Transversale, dies erst noch unabhängig von den im Laufe der Jahrzehnte geänderten Konzepten. St.Gallen ist aber auch wichtiger Knotenpunkt, der nun dank dem Angebotskonzept Ostwind seine Attraktivität im Regionalverkehr gewonnen hat.

15'000~16.7

SBB

1435

850



Bahnprofil: Rorschach–St.Gallen–Wil–Winterthur (Zeichnung H.G.Wägli)



Rorschach: 17.04.2004



Rorschach-Stadt: 17.04.2004



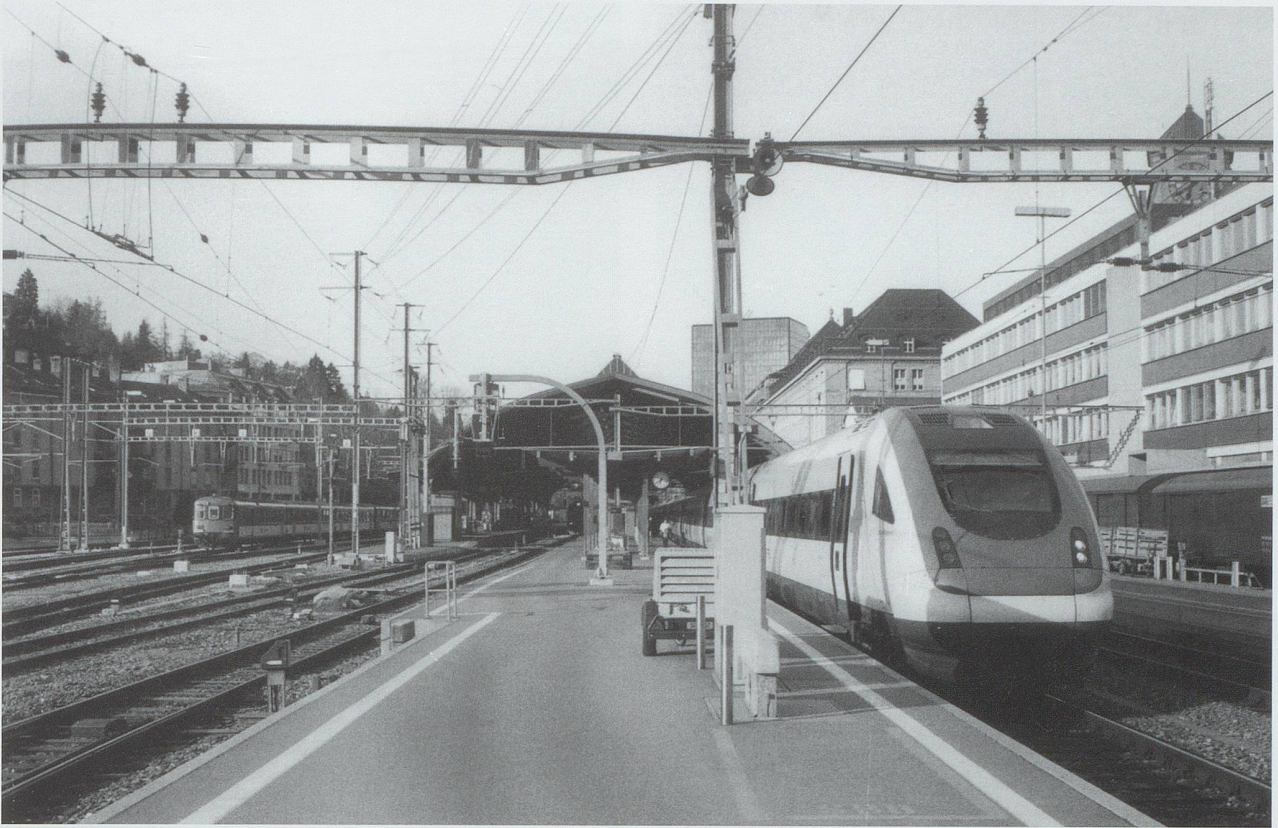
Goldach: 18.04.2004



Mörschwil: 13.04.2004



St.Gallen-St.Fiden: 13.04.2004



St. Gallen: 18.04.2004



St. Gallen-Bruggen: 17.04.2004



St. Gallen-Winkeln: 17.04.2004



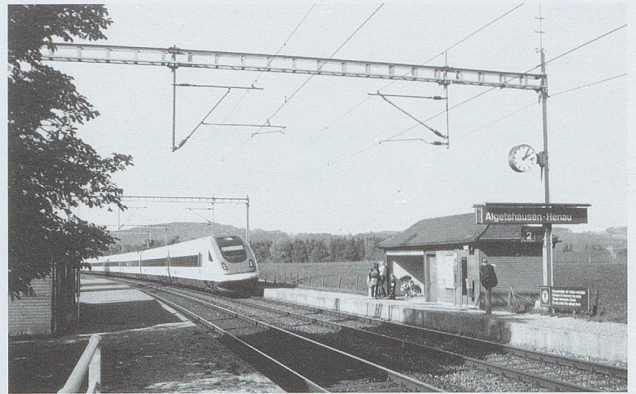
Gossau: 11.10.2003



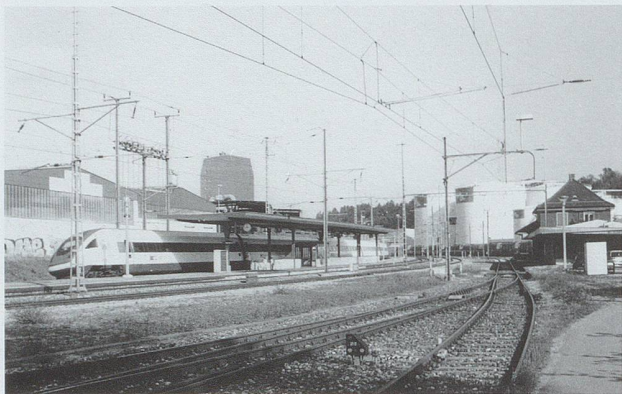
Flawil: 18.09.2005



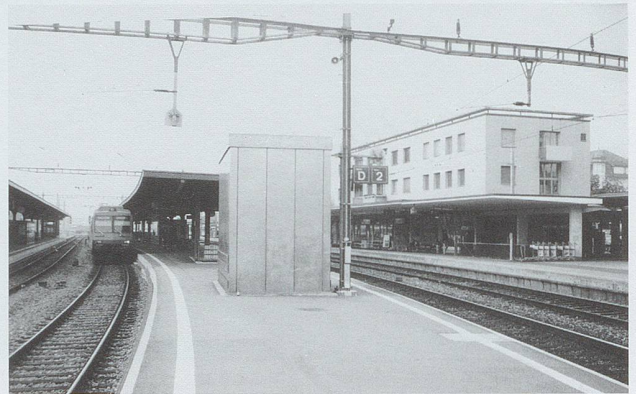
Uzwil: 11.10.2003



Algetshausen-Henau: 11.10.2003



Schwarzenbach: 11.10.2003



Wil: 19.10.2003



Sirnach: 19.10.2003



Eschlikon: 19.10.2003



Guntershausen: 19.10.2003



Aadorf: 19.10.2003



Elgg: 27.04.2004



Schottikon: 18.09.2005



Rätterschen: 13.12.2003



Winterthur-Hegi: 18.09.2005

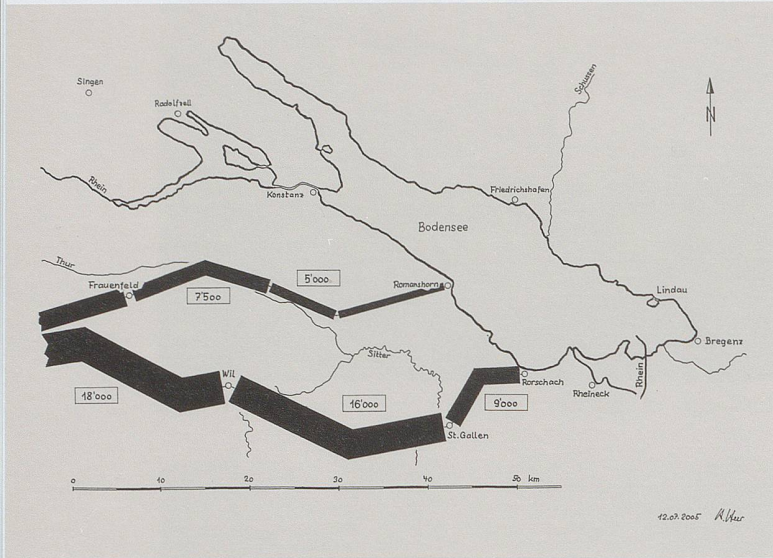


Winterthur-Grüze: 27.04.2004



Winterthur: 08.06.2004

Fotos: A. Heer



Das heutige Passagieraufkommen im Vergleich. (Zeichnung A.Heer)

Konzepte der Gegenwart und der Zukunft

Die Palette der einstigen und gegenwärtigen Zukunftsideen ist stets eine Quelle der Überraschungen, stets reich befrachtet und vielfältig. Mit einem zuweilen leisen oder wissenden Lächeln lässt sich insbesondere auf die unerfüllt gebliebenen Zukunftsideen unserer Vorfahren zurückschauen. Doch unvermittelt tauchen Ideen aus dem Archivstaub auf, die aktueller nicht sein könnten. Trotzdem oder gerade deshalb sollen einige der heute aktuellen Markennamen und Begriffe kurz gestreift werden. Ostwind, THURBO, ZVV, Bahn 2000, Swissmetro, HGV-Anbindung oder BODAN-RAIL mögen sie heissen. Und – wo bleibt wohl die Lösung zur Rorschacher Verkehrsfrage oder was werden dannzumal unsere Nachfahren einmal von unseren Plänen und Visionen halten?

Konzepte der Zukunft hängen nicht zuletzt von der aktuellen und höchst subjektiven Wahrnehmung der Gegenwart, von den jeweiligen Projektionen in diese Zukunft und von den gerade geltenden verkehrs- oder wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen ab. Die Entwicklung der Rahmenbedingungen selbst kann zuweilen völlig irrationalen, später kaum noch nachvollziehbaren Prozessen unterliegen. Gegen punktuelle Wahrnehmungen und ausser Rand und Band geratene Eigendynamiken ist auch die Eisenbahn nicht gefeit. Die Fluglärmfrage zeigt beispielhaft, wie sich aus der einstigen Faszination und Toleranz in wenigen Jahren eine weitgehende Ablehnung entwickeln kann, deren längerfristigen volkswirtschaftlichen Folgen noch kaum absehbar sind.

Nahverkehr und nationaler Schnellzugsverkehr

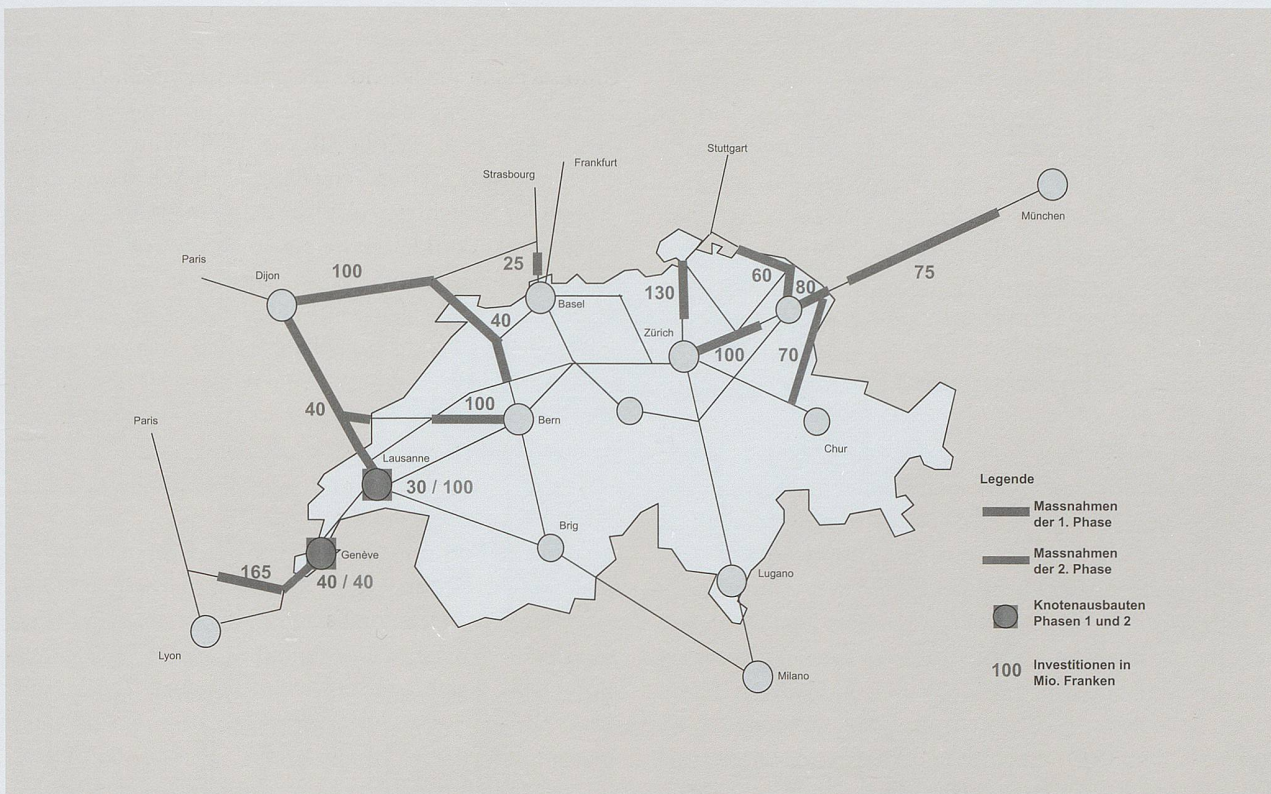
Unmissverständlich sind die Forderungen nach dichteren Fahrplanangeboten zwischen der Wirtschaftsregion Zürich und der (Wohn-)Region Wil-Winterthur. Die Zürcher-S-Bahn soll durchgängig nach Wil geführt werden und ein dichteres Angebot anbieten. Streckenausbauten und neue Haltestellen werden damit auf dem Abschnitt Wil-Winterthur unumgänglich. Gerade da zeigt sich die Notwendigkeit von Betrachtungsweisen, die die massgebenden überregionalen Zusammenhänge erkennen lassen. Die längst überfälligen Kapazitätsanpassungen zwischen Winterthur und Effretikon bzw. Hurlistein gelten als Voraussetzung für die harmonische Angebotsentwicklung. Spektakuläre Bauvorhaben gleich vor der Haustür sind nicht zwingend Ausweis für unmittelbare oder örtlich wirksame Verbesserungen.

Die Einbindung von St.Gallen in der Form eines Stunden-Knotens in das nationale Taktsystem oder Netzwerk ist in verschiedenen Konzepten zu finden. Voraussetzungen für diesen Stundenknoten wurden bereits auf privater Basis studiert und hätten beispielsweise Streckenausbauten zwischen Rätterschen und Elgg zur Folge. Andere, radikalere Entwürfe für die «Neue Eisenbahn-Haupttransversale» (NHT) aus den 1970er Jahren sehen eine weitgehende Neutrassierung durch das Thurtal unter der weiträumigen Umfahrung von Wil vor.

Der Verkehrsverbund Ostwind und die SBB-Tochter THURBO weisen in neue Entwicklungsrichtungen und dokumentieren die neuen Grenzziehungen in der Unternehmensstruktur der SBB sowie zwischen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Die Regionen werden vermehrt dienstleistungs- oder modern ausgedrückt produkt-spezifisch definiert. Aus dieser Situation wird es denkbar oder gar absehbar, dass verschiedene Schnellzugshalte wegfallen werden, um die Anschlussknoten des Schnellzugsverkehrs zu privilegieren. Die Feinverteilung oder Regionalzugsleistungen fallen dann folgerichtig an den Anbieter des Regionalverkehrs. Der Preis für diese Fragmentierung kann sich für zahlreiche Reisende als Zeit- und Komfortverlust auswirken. Die Interessen des Schnellzugs-Anbieters und jene des Regionalzugs-Anbieters können sich gegen die Interessen eines Teils der Kundschaft richten. Die Angebotsentwicklung und Nachfrageentwicklung der kommenden Jahre wird zeigen, wohin die Reise geht.

Bahn 2000 und HGV-Anschlüsse

Die durch das Konzept Bahn 2000 zurückgestutzte NHT wie auch die NEAT haben sich für Randregionen wie die



HGV-Anbindung: Übersicht über die Investitionen, Bundesversammlung 18.03.2005 (Quelle: BAV 2005)

Ostschweiz als nicht unproblematisch erwiesen. Insbesondere hat die erste Etappe der Bahn 2000 für die hauptsächlich Richtung Zürich orientierte Kundschaft aus der Ostschweiz wenig Fortschritte gebracht. Zusätzliche Forderungen aus den Gebieten der Neubaustrecke oder anderer Schlüsselstellen mussten freud-eidgenössisch durch Abstriche in andern Regionen getragen werden. Die einst konsenssichernden Grosszügigkeiten funktionierten einmal mehr als willkommenere frei verfügbare Reserven. Längst erkannte Engpässe oder betriebliche Hindernisse der Achse Rorschach-St.Gallen-Zürich sind so auf das dritte Jahrtausend vertagt worden.

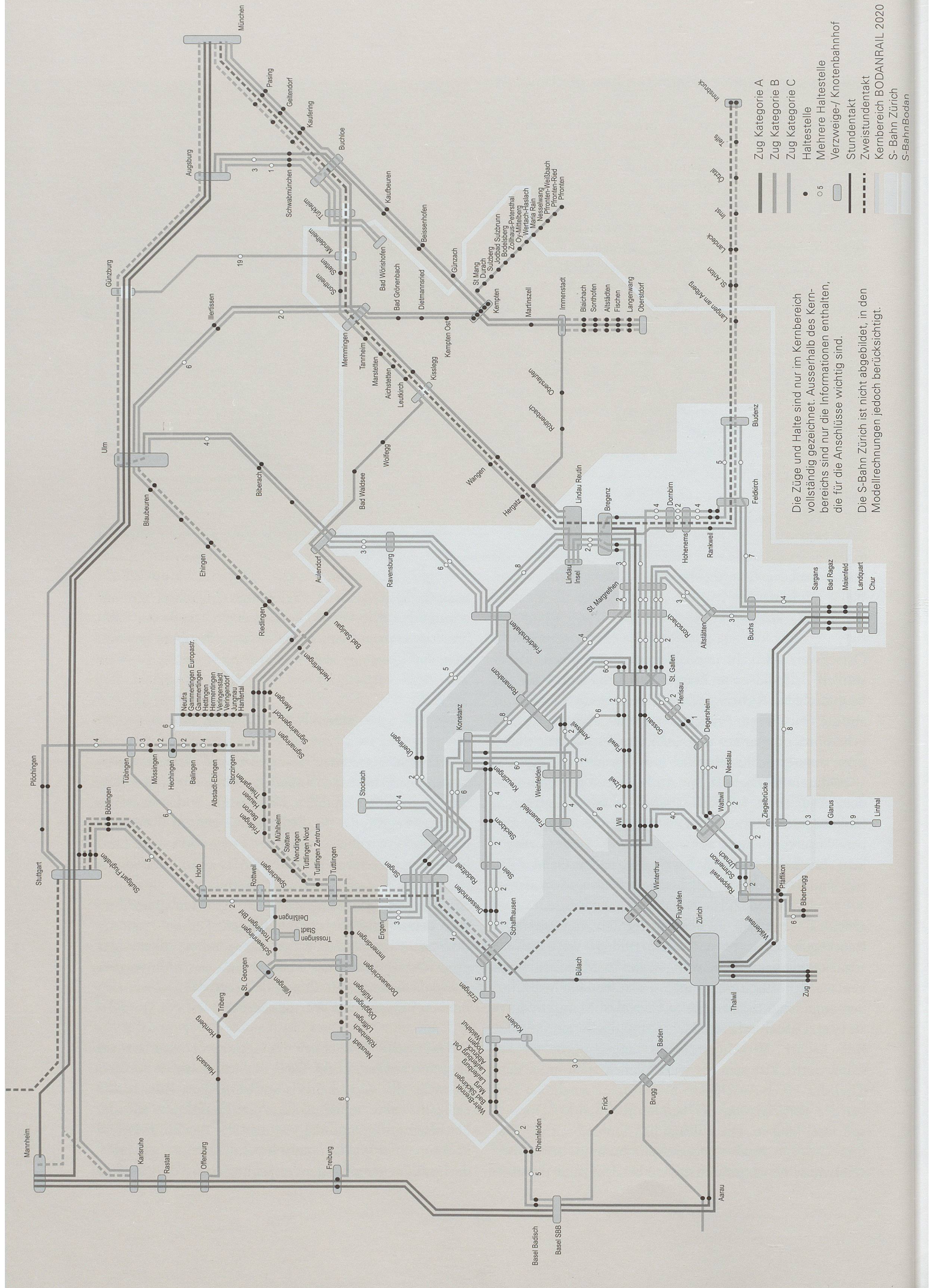
Offenbar liess sich verlorenes Terrain zugunsten der Randregionen leichter unter dem Titel HGV-Anschlüsse zurückgewinnen. Verheissungsvolle 80 Millionen Franken wurden durch das Bundesparlament für Investitionen zugunsten der Strecke St.Gallen-St.Margrethen reserviert. Dass mit diesem Geld kaum die Beseitigung des Rorschacher Verkehrsproblems angegangen werden kann, dürfte klar sein. Es wird folglich auch unter dem Titel der HGV-Anschlüsse bei Einzelmassnahmen und bei der Verlängerung der bereits bestehenden Doppelspurinsel bleiben. Die vollständige Einbindung der Station Goldach in den Doppelspurabschnitt bringt beispielsweise neben unbestrittenen betrieblichen Vorteilen

auch die Rorschacher Verkehrsfrage einige Meter weiter – immerhin. Die Verwirklichung der 2. Etappe der Bahn 2000 ist etwa auf den Zeitraum 2010 bis 2020 geplant. Man darf gespannt sein.

BODAN-RAIL 2020

Aus Distanz betrachtet, lässt sich eine Wirtschaftsregion Bodensee recht einleuchtend konstruieren und statistisch augenfällig darstellen. Die Euregio Bodensee ist ein weiterer Begriff, der für die Bestrebungen zur überregionalen und grenzüberschreitenden Integration steht. Dass hinter dem Konzept BODAN-RAIL 2020 auch längst vergessene verkehrspolitische Bestrebungen auszumachen sind, zeigen frühe Ansätze zugunsten grenzüberschreitender Eisenbahnverbindungen. Die so genannte Bodensee-Gürtelbahn des 19. Jahrhunderts diente der grenzüberschreitenden Verbindung der Vereinigten Schweizerbahnen mit der Vorarlbergerbahn sowie den Bahnen Bayerns und Württembergs.

Die politische Wirklichkeit der Gegenwart hinterlässt ein eher durchzogenes Bild. Denn wahrnehmbar ist zur Zeit vielmehr die wirtschaftlich starke Region Zürich, die einerseits eine erstaunliche Anziehungskraft auf die Nachbarkantone und die süddeutsche Region zwischen Konstanz und Waldshut ausübt, andererseits aber weder die Loyalität der umliegenden Kantone noch die Loyalität



- Zug Kategorie A
- Zug Kategorie B
- Zug Kategorie C
- Haltestelle
- Mehrere Haltestelle
- Verzweige-/Knotenbahnhof
- Stundentakt
- Zweistundentakt
- Kernbereich BODANRAIL 2020
- S-Bahn Zürich
- S-Bahn Bodan

Die Züge und Halte sind nur im Kernbereich vollständig gezeichnet. Ausserhalb des Kernbereichs sind nur die Informationen enthalten, die für die Anschlüsse wichtig sind.

Die S-Bahn Zürich ist nicht abgebildet, in den Modellrechnungen jedoch berücksichtigt.

des süddeutschen Raumes geniesst. Was rundum nützlich erscheint, wird als selbstverständlich hingenommen und beansprucht, gewonnene Vorteile des Nachbarn mit grösstem Argwohn beobachtet, aber allenfalls nachteilige Immissionen mit Zähnen und Krallen bekämpft. Ebenfalls bemerkenswert ist auch die Tatsache, dass das aktive schweizerische Interesse an einer verbesserten Verbindung mit dem Wirtschaftszentrum München bzw. die Beteiligung an der erforderlichen Bahnelektrifikation als Angriff auf die Souveränität Deutschlands gedeutet wird. Die unglaublich hohen technisch-administrativen Hürden für die Zulassung von bewährten schweizerischen Triebfahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr sind weitere Indizien für hohe Hürden und sehr wirksame Abgrenzungsmassnahmen.

Die Wirtschafts- oder Verkehrs-Region Bodensee – und damit das Konzept BODAN-RAIL 2020 – wird erst dann wirklich umsetzbar, wenn mindestens ein regionaler und grenzüberschreitender Interessenausgleich gewährleistet ist. Regional gemeinsame wirtschafts- wie verkehrspolitische Interessen werden für die Umsetzung des Konzepts BODAN-RAIL unabdingbare Voraussetzung sein. Einseitige Verordnungen werden dannzumal Geschichte sein müssen. Ob den Bestrebungen zugunsten des Wirtschaftsraums Bodensee Erfolg beschieden sein wird, dürfte von der Stellung gegenüber den Ballungs- und Wirtschaftszentren München und Stuttgart abhängen.

Wie weit und in welchem Sinne sich die Zusammenführung von unterschiedlich entwickelten Eisenbahnsystemen erfolgreich umsetzen lässt ist eine offene Frage. In der Schweiz verfügen wir über ein sehr dichtes Netz, auf dem sich Nahverkehr und Fernverkehr nahezu systemkritisch dicht überlagern. Im deutschen Bodenseeraum trifft dies kaum zu. Problematisch für die Gesamtnutzung des Systems ist dort der eher schwache Regionalverkehr bzw. die an Monokultur grenzende Präsenz des Automobils. Daher dürften Bestrebungen zugunsten der Stärkung des schienengebundenen Regionalverkehrs in bevölkerungsdichten Gegenden ein unverzichtbares Element für eine erfolgreiche Verwirklichung von BODAN-RAIL 2020 sein.

Ein Ausblick aus technisch-wirtschaftlicher Sicht

Die Anfänge der Eisenbahnen waren geprägt von der Entdeckung und Nutzbarmachung des geringen Roll-

oder Fortbewegungswiderstandes des Rad-Schiene-Systems. Als weiteres Element kam die nicht mehr standortgebundene Energieumsetzung und damit die ortsunabhängige Verfügbarkeit vergleichsweise grosser mechanischer Leistungen. Die Industrialisierung des Transports machte die Welt bereits sehr früh zehn mal kleiner, dank der erreichbaren Fortbewegungs-Geschwindigkeiten. Die Verfügbarkeit «wohlfeiler» Energieträger war aber von Anfang an eine grundlegende Voraussetzung für die maschinengebundene Fortbewegung. Ingenieur J.J. Sulzberger aus Frauenfeld erkannte diese für die rohstoffarme Schweiz wesentliche Tatsache frühzeitig.

Das Transportsystem Eisenbahn hat sich als kostengünstiges und energieeffizientes Massentransportmittel bewährt. Die Eisenbahn entwickelte sich vom eher elitären Personentransportmittel zum Massenverkehrsmittel für jedermann. Der anfänglich übliche Transport und die Verteilung differenzierter Einzelgüter oder kleinerer Transportmengen fiel zwischenzeitlich von der Bahn an den Strassenverkehr. Konkurrenzfähig blieb die Bahn im Güterverkehr allein bei den grossen Transportmengen über lange Distanzen. Der gemischte Personen- und Güterzug der Gründerzeit hat längst abgedankt. Blockzüge für einheitliche Massengüter, S-Bahnzüge mit Kurzstreckenreisenden, Intercityzüge mit Langstreckenreisenden und weitere spezifische Zugsgattungen prägen heute das Bild. Die Planbarkeit, Planmässigkeit und Systematik erwiesen sich zudem als Effizienz- und Sicherheitsmerkmal eines komplexen, aber auch langlebigen Gesamtsystems.

Die Energiekosten, verfügbaren Energiemengen und Rohstoffe dürften daher einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Transportmittels haben. Geringer Fahrwiderstand und potenziell lange Systemlebensdauer sprechen für die ressourcenschonende Eisenbahn. Sobald diese Qualitäten oder eben steigende Energiekosten ins Spiel kommen, werden die Rechtfertigung des Transports an sich und die Wahl des wirtschaftlichen Transportmittels aus einem neuen Blickwinkel bzw. aus einer geänderten Interessenlage erfolgen. Die Energieeffizienz des Transportmittels könnte die Verhältnisse zugunsten des Rad-Schiene-Systems verschieben. Höhere Energiekosten können aber auch die lokal geprägten Wirtschaftskreisläufe stärken, was einen gesamthaft sinkenden Transportbedarf nach sich ziehen würde. Wer weiss, wie die Wirtschafts- und Logistikstrukturen der fernern Zukunft wohl aussehen mögen?

Ein Ausblick aus sozio-kultureller Sicht

Die Eisenbahnen der Frühzeit waren elitäre Transportmittel. Die Anonymität der Reisenden war daher nur

*Das Konzept BODAN-RAIL 2020 für die
Grossregion Bodensee (Quelle: BODAN-
RAIL 2020)*

Angebotsausbau Fahrplanjahr 2006

Die Karte zeigt das Liniennetz und die per 11.12.2005 geplanten Fahrplanänderungen in den einzelnen Regionen des Kantons.

Separatdruck aus «Öffentlicher Verkehr 2005», St.Gallen 2005

	Massnahmen Bahn	Massnahmen Bus
Wil/Fürstenland	<ul style="list-style-type: none"> 1 Wil–Winterthur (S35): Halbstundentakt Mo–Fr 6–20 Uhr; neue Direktverbindung Zürich–Winterthur–Wil Hauptverkehrszeit abends Mo–Fr 2 Wil–St.Gallen (S1): Zusatzzüge Hauptverkehrszeit abends Mo–Fr 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Wil/Uzwil–Zuzwil–Niederhelfenschwil: Abends Linienverkehr statt Rufbus, bessere Anschlüsse aus Zürich und St.Gallen 2 Wil–Rossrüti–Hosenruck und Wil–Bronschhofen–Braunau: Ausbau Angebot So 3 Wil–Rossrüti–Hosenruck: neu Anschlüsse in Wil an IC Richtung St.Gallen
St.Gallen	<ul style="list-style-type: none"> 3 St.Gallen–Weinfelden (S5), 20 Uhr, Kurspaar mit Bahn statt Bus 4 Neue Nachtverbindung ab St.Gallen nach Appenzell, Nächte Fr und Sa 	<ul style="list-style-type: none"> 4 St.Gallen–Mörschwil: durchgehender 20-Minuten-Takt vormittags, Mo–Fr 5 Sitter–Tannenbergl: Linienverkehr Wittenbach–Hägenschwil–Bernhardzell–Pelagiberg statt Rufbus 6 Waldkirch–Andwil–Gossau, Halbstundentakt Hauptverkehrszeit
Rorschach	<ul style="list-style-type: none"> 5 Romanshorn–Rorschach, Frühzug, Schliessung Taktlücke 6 Neue Spätverbindung St.Gallen ab 0.22 nach Rorschach–Heerbrugg 	<ul style="list-style-type: none"> 7 St.Gallen–Tübach–Steinach–Horn, Angebotsverdichtung Hauptverkehrszeit und Schliessung Taktlücken vormittags 8 Rorschach–Goldach–St.Gallen: Verdichtung der Direktkurse morgens, Mo–Fr 9 St.Gallen–Untereggen–Rorschach: Schliessung von Taktlücken
Rheintal	<ul style="list-style-type: none"> 7 Ergänzung des Bahnangebots St.Gallen–Sargans und St.Gallen–Heerbrugg (S2) am frühen Morgen und am späten Abend (Sargans ab 23.44, St.Gallen ab 0.22) 	<ul style="list-style-type: none"> 10 Altstätten–Buchs, Halbstundentakt Mo–Sa 11 Rufbus ab Heerbrugg mit Anschluss aus St.Gallen bis 1 Uhr nachts 12 Altstätten–Heerbrugg, Spätkurs Fr und Sa 13 Ausbau grenzüberschreitende Verbindungen Heerbrugg–Hohenems (bis Cineplexx statt Bahnhof)
Werdenberg	<ul style="list-style-type: none"> 8 Buchs–Sargans, Shuttle mit Anschluss an IC Sargans–Zürich, Stundentakt ausgenommen EC-Fahrlagen, täglich 	<ul style="list-style-type: none"> 14 Erschliessung Einkaufszentren Haag Mo–Sa
Sarganserland-Walensee	<ul style="list-style-type: none"> 9 Sargans: stündlicher IC nach Zürich und Chur 10 Verlängerung Zürich–Ziegelbrücke (S2) nach Unterterzen, 2 Kurspaare Sa und So im Winter 	<ul style="list-style-type: none"> 15 Anpassungen Linienführung Einkaufszentren Riet–Bahnhof Sargans
ZürichseeLinth	<ul style="list-style-type: none"> 11 Uznach–Wattwil, Lückenschluss Morgenverbindung Rapperswil–St.Gallen, Mo–Fr 12 Systematisierung rechtes Seeufer, S7/S16 täglich 	<ul style="list-style-type: none"> 16 Rapperswil–Rüti, Halbstundentakt Sa 17 Hanfländer–Bus, Schliessung von Taktlücken, Mo–Sa; Lenggis-Bus, Angebotsverdichtung
Toggenburg	<ul style="list-style-type: none"> 13 Wattwil–Wil (S9), Halbstundentakt 6–20 Uhr, Bahnangebot bis 23 Uhr, täglich 	<ul style="list-style-type: none"> 18 Bütschwil–Ganterschwil–Lütisburg–Flawil, Neukonzept 19 Bütschwil–Mosnang–Mühlrüti/Libingen, einzelne Verdichtungen 20 Bütschwil–Mosnang/Ganterschwil–Lütisburg, Abendangebot 21 Wil–Wattwil (–Nesslau), Spätbus Fr und Sa





sehr begrenzt möglich. Generationen von Eisenbahnern fühlten sich jeweils mit ihren Stationierungsorten und in ihren Diensten verbunden. Man kannte sich gegenseitig. Die Entwicklung zum anonymen Massentransportmittel folgte vorerst sehr zögerlich. Ausflugsreisende und Pendler zwischen Arbeits- und Wohnort oder zwischen Ausbildungs- und Wohnort veränderten die Zusammensetzung der stets wachsenden Kundschaft der Eisenbahn schrittweise. Die beiden, dem wohlbetuchten Publikum vorbehaltenen «Polsterklassen», die I. Klasse und die II. Klasse wurden 1956 zur I. Klasse vereinigt. Aus der III. Klasse, der einstigen «Holzklasse», wurde damals die 2. Klasse – gelegentlich sogar leicht gepolstert. Was vor 50 Jahren als komfortabel und fortschrittlich wahrgenommen wurde, gilt heute als Zumutung und nicht mehr annehmbar.

Der heute gebotene Komfort ist in vielerlei Hinsicht hoch. Das Wohlbefinden beim Reisen ist zusehends weniger eine Frage der angebotenen Komforteinrichtungen als vielmehr eine Frage des Reisepublikums selbst. Vor wenigen Jahren kaum akzeptierte Verhaltensweisen sind heute als Selbstverständlichkeit hinzunehmen – dies nahezu unabhängig von der gewählten Komfortklasse. Vor 20 Jahren durfte man noch stolz sein, in der Schweiz keine Bahnpolizei zu haben und in meist sauberen Zügen unterwegs zu sein. Heute ist man dankbar, wenigstens ab und zu die Präsenz der Ordnungshüter wahrnehmen zu dürfen und den freien Sitzplatz nicht neben oder unter unappetitlichen Hinterlassenschaften suchen zu müssen.

Gesicherte Anonymität, abnehmender Gemeinsinn und fehlende Werte scheinen das Wohlbefinden und die Sicherheit der Reisenden nachhaltig und zunehmend stärker zu beeinträchtigen. Werte wie Rücksicht, Aufmerksamkeit und Zuvorkommenheit weichen einer Ausprägung des kollektiv zelebrierten Autismus. Derartige Defizite lassen sich nie mit Komforteinrichtungen wett machen – denn auch neueste Fahrzeuge hinterlassen schon nach kurzer Einsatzdauer den Eindruck der Verwahrlosung. Grenzen wurden zwar längst überschritten, beherzte Antworten stehen aber noch aus. Es sind Antworten, die von der Gesellschaft nachdrücklich mitzutragen sind. Stellvertreterkriege mit politisch gerade korrekten Themen, beispielsweise um Raucher und Nichtraucher oder gegen Überwachungskameras, helfen da wenig.

Aspekte des Sicherheitsgefühls und des Wohlbefindens dürften in der Zukunft vermehrt das Gewicht unternehmerischer Erfolgsfaktoren öffentlicher Verkehrsmittel erhalten. Das Reiseverhalten wird zusehends stärker mitgeprägt von diesen weichen Aspekten.

Zwischen Stetigkeit und Wandel

Als Konstante und Beweis der Stetigkeit erweist sich das technisch bewährte Rad-Schiene-System, das auch Zukunft hat. Die Nutzung des Systems oder die Bedeutung und die Ausprägung des Verkehrsträgers Eisenbahn ist dagegen eine andere und offene Frage. Denn die nahe und ferne Zukunft offenbart sich uns nur nach und nach. Der so genannte öffentliche Verkehr, wie dieser vor 170 Jahren dem Eisenbahnpionier und Landammann G.J. Baumgartner vorschwebte, entsprach damals weder einem Bedürfnis, noch den Möglichkeiten der breiten Bevölkerung der Region zwischen Bodensee und Winterthur.

Heute nehmen wir die Eisenbahnlinie Rorschach–St.Gallen–Winterthur als Teil des nationalen Eisenbahnsystems wahr, das faktisch eine «S-Bahn Schweiz» darstellt. Mit dem seit 1980 betriebenen Bahnhof Zürich-Flughafen wurde der Anschluss an den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr für die gesamte Region zwischen Rorschach, St.Gallen und Wil Wirklichkeit. Die so gewonnene Flughafennähe und der damit verbundene Komfort kurzer Reisezeiten und einfacher Zugänglichkeit erwies sich für den Geschäftsverkehr wie auch für den Tourismus als sehr erwünscht und vorteilhaft. Die gegenseitige Anziehungskraft der Wirtschaftsregion Zürich und der Wohnregion Ostschweiz akzentuierte sich durch den Bau der Autobahnen und die damit gewonnene Attraktivität für den Individualverkehr. Taktfahrplan und S-Bahn sollten dämpfend auf die Verkehrszunahme auf den Strassen wirken. Nun liegt die Eisenbahnlinie Winterthur–St.Gallen–Rorschach sowohl im Einzugsbereich des ZVV (Zürcher Verkehrs-Verbund) als auch im Bereich des regionalen Verkehrsverbundes Ostwind. Als Güterverkehrsachse oder Achse des internationalen Verkehrs hat diese Linie derzeit eine eher untergeordnete Bedeutung.

Der Vergleich mit der Gründerzeit zeigt radikale Gegensätze in der Nutzung der Eisenbahn. Der ursprünglich wichtige Güterverkehr fristet auf dieser Linie ein Schattendasein und aus dem einst elitär geprägten Personenverkehr ist ein Massenverkehr; ein Element des Grundbedarfs für jedermann, geworden. Die Orientierung der Verkehrsbeziehungen hat sich ebenso grundlegend geändert. Auf die Güterverkehrs-Beziehung der Gründerzeit, Bodensee–St.Gallen, ist die dominierende Personenverkehrs-Beziehung der Gegenwart, St.Gallen–Zürich, gefolgt. Gegensätzlicher könnte das Bild nicht sein. Mit welcher Wirklichkeit werden sich dereinst unsere Nachfahren auseinandersetzen?

CHRONIK

Die Chronik zeigt in Stichworten wichtige Ereignisse oder bemerkenswerte Meilensteine zur Geschichte und Entwicklung der Eisenbahnlinie Rorschach–St.Gallen–Winterthur. Der Zugang zu weiterem Quellenmaterial ist vielfach mit der ausreichend genauen zeitlichen Einordnung verbunden. Die vorliegende Chronik dient einerseits diesem Zweck, weist aber auch auf zahllose weitere Episoden hin, die in den vorhergehenden Abschnitten nicht ausdrücklich behandelt oder nur grob gestreift wurden.

05.05.1835

Eröffnung der Eisenbahn zwischen Brüssel und Mecheln

07.12.1835

Eröffnung der Ludwigseisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth

17.01.1836

Rorschacher Versammlung im Gasthaus «Krone» zur Frage einer neuen Strasse oder Verkehrsverbindung nach St.Gallen und durch das Rheintal

___.07.1836

Oberingenieur L. Negrelli unternimmt eine Studienreise nach Frankreich, England und Belgien

___.05.1838

02.05. bis 18.08.1838 Amtreisen von Strasseninspektor F.W. Hartmann und des Oberingenieurs R. LaNicca nach Frankreich, Belgien, England und Deutschland

___.08.1838

19.08. bis 23.08.1838 Besichtigung der Eisenbahnen in Belgien durch Landammann G. J. Baumgartner

27.05.1842

Eingabe des Handels- und Gewerbsvereins von Rorschach zugunsten einer Eisenbahnlinie von Rorschach nach Chur

___.1844

F.W. Hartmann berichtet über eine Eisenbahnlinie durch das Rheintal

15.06.1844

Die Elsässerbahn erreicht die Stadt Basel

15.06.1845

R. LaNicca reicht das Gesuch für eine Rheintaler-Eisenbahn ein

15.11.1845

St.Gallisches «Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen» wird erlassen

25.02.1846

Gründung des St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Vereins auf Einladung des Kaufmännischen Direktoriums von St.Gallen

___.02.1846

Vorprojekt von Ingenieur und Adjunkt J. H. Meyer für eine Bahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil

___.02.1846

Vorprojekt von Ingenieur und Adjunkt J. H. Meyer für einen direkten Zugang zum Kanton Zürich unter Umgehung des Thurgauer-Territoriums (kleine Alpenbahn zwischen dem Toggenburg und dem Tösstal)

11.03.1846

Ingenieur J. J. Sulzberger bringt den so genannten «Kraftgenerator» für die Überwindung der Steilrampe zwischen Rorschach und St.Gallen in die Diskussion

27.03.1846

Konferenz mit Generalinspektor L. Negrelli in St.Gallen betr. einer Eisenbahnlinie von Rorschach über St.Gallen nach Wil

20.04.1846

20. bis 21.04.1846 eidgenössische Eisenbahn-Konferenz in Bern «Schweizerische Eisenbahn von Genf nach dem Rheine und an den Bodensee»

13.05.1846

Konferenz mit den Experten F. A. Pauli und C. Etzel in St.Gallen betr. einer Eisenbahnlinie von Rorschach über St.Gallen nach Wil

09.08.1847

Eröffnung der Schweizerischen Nordbahn (S.N.B.) zwischen Zürich und Baden

08.11.1847

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Ravensburg und Friedrichshafen (Hafen)

18.12.1849

Beschluss der Bundesversammlung zur schweizerischen Eisenbahnfrage (Grundlage für das Gutachten durch unabhängige Experten)

11.01.1850

7.Sitzung des St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Komitees und Wiederaufnahme bzw. Weiterführung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil

___.06.1850

Der Vorschlag von Ingenieur J.J.Sulzberger für die Zugförderung auf schiefen Ebenen mittels Wasserkraft wird publiziert

___.06.1850

Aufnahme des Eisenbahnbetriebs auf der Geislinger Steige (Steilrampe zwischen Amstetten und Geislingen)

12.10.1850

Das Gutachten der bundesrätlichen Eisenbahnxperten R. Stephenson und H. Swinburne wird veröffentlicht

14.06.1852

Die Konzession für die Strecke Rorschach–St.Gallen–Wil wird durch den Kanton St.Gallen erteilt

___.12.1852

Das Projekt für eine Eisenbahnlinie von Schaffhausen über Frauenfeld nach Wil wird diskutiert, verschwindet aber bald wieder in den Schubladen

21.12.1852

Die Konzession für den Streckenabschnitt Winterthur-Elgg wird durch den Kanton Zürich erteilt

27.12.1852

Gründung der «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft» (S.G.A.E.)

01.03.1853

Winterthurer Petition zugunsten der St.Galler-Bahn

09.03.1853

Die Konzession für die Strecke zwischen Aadorf und Wil wird durch den Kanton Thurgau erteilt

30.03.1853

Der erste Spatenstich zugunsten der S.G.A.E. erfolgt zu St.Leonhard in St.Gallen

___.09.1853

Petition der Gemeinden Oberuzwil, Jonschwil, Lütisburg und Ganterschwil zur Frage des Standorts der Station Uzwil an die Regierung des Kantons St.Gallen

12.10.1853

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Oberstaufen und Aeschbach bei Lindau

___.1854

Bau des Bahnhofs und des provisorischen Aufnahmegebäudes in Winterthur

___.1854

Bau des Bahnhofdreiecks der S.G.A.E. (später V.S.B.) in Winterthur

01.03.1854

Betriebsaufnahme der «Ludwig-Süd-Nord-Bahn» von Hof nach Lindau (Hafen)

16.05.1855

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Winterthur und Romanshorn (N.O.B.)

23.06.1855

Aufnahme des Dampfschiffsbetriebs ab Romanshorn (N.O.B.)

25.07.1855

Ein heftiges Erdbeben wird auch in der Region St.Gallen und auf den Brücken-Baustellen der (S.G.A.E.) wahrgenommen

21.08.1855

Einsturz des Baugerüsts der Goldach-Brücke anlässlich eines Hochwassers

14.10.1855

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Winterthur und Wil (S.G.A.E.)

22.11.1855

Der Schlussstein der Eisenbahnbrücke über die Goldach wird gesetzt

23.12.1855

Eröffnungsfeierlichkeiten der S.G.A.E. in Uzwil und Flawil

25.12.1855

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Wil und Flawil (S.G.A.E.)

27.12.1855

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Winterthur und Oerlikon (N.O.B.)

15.02.1856

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Flawil und Winkeln (S.G.A.E.)

16.03.1856

Kollaudation der Eisenbahnbrücke über die Sitter am Palmsonntag

16.03.1856

Die erste Dampflokomotive, die «Toggenburg», erreicht die Stadt in St.Gallen

24.03.1856

Eröffnungsfeierlichkeiten der S.G.A.E. am Ostermontag in St.Gallen

25.03.1856

Lustfahrt von St.Gallen nach Winterthur und festlicher Empfang in Winterthur unter dem Titel «Tag der Jugend und der Aktionäre» am Osterdienstag

25.03.1856

Aufnahme des durchgehenden fahrplanmässigen Betriebs auf der Strecke zwischen St.Gallen und Winterthur (S.G.A.E.)

04.09.1856

Die Fusion der Gesellschaften S.G.A.E., S.O.B. und Gl.T.B. zu den Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) wird beschlossen

09.10.1856

Kollaudation der Eisenbahnlinie zwischen St.Gallen und Rorschach

25.10.1856

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen St.Gallen und Rorschach (S.G.A.E.)

25.10.1856

Der ursprünglich vorgesehene Stationsname «Buchenthal» ist durch den definitiven Namen «St.Fiden» ersetzt

___..1857

Das Torfvorkommen von Möggingen bei Radolfzell wird durch die V.S.B. erworben

16.04.1857

Betriebsaufnahme der «Rheinfallbahn» zwischen Winterthur und Schaffhausen (N.O.B.)

01.05.1857

Übergang der S.G.A.E., S.O.B. und Gl.T.B. an die V.S.B.

16.07.1857

Die V.S.B. übernehmen von «C.Schulthess und Comp.» die Konzession für die Eisenbahnlinie Brugg-Bötzbürg-Basel

25.08.1857

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Rorschach und Rheineck (V.S.B.)

___..1858

Mörschwil erhält eine Telegrapheneinrichtung

___..07.1859

Die Werkstätten in Rorschach nehmen den Betrieb auf

___..Q4.1859

Verlegung Güteranlagen in Winterthur

___..1860

Im Sommer werden zwischen St.Gallen und Rorschach Badezüge geführt

___..1861

Der Wechsel von der Holz- auf die Steinkohlenfeuerung wird bei den V.S.B. abgeschlossen

___..1861

Eröffnung des definitiven Aufnahmegebäudes in Winterthur

01.06.1861

Betriebsstörungen zwischen St.Gallen und Wil nach schwerem Gewitter

01.06.1862

Einführung des Sommerfahrplans bei den V.S.B.

09.06.1862

Die hochgehende Goldach beschädigt das Faschinenwahr

15.10.1862

Einführung des Winterfahrplans bei den V.S.B.

___..1863

Elektrische Signalscheiben werden beschafft und bei Rorschach betrieben

___..1863

In St.Gallen wird das Zoll- und Niederlagsgebäude erstellt

01.06.1864

Einführung von Schnellzügen bei den V.S.B.

___..1865

Die V.S.B. verletzen durch die Einführung elektrischer Signalscheiben das Telegraphenregal

___..1869

Abbruch des alten Kaufhauses auf dem Bahnhofareal Rorschach-Hafen

___..1869

Eröffnung des neuen Güterschuppens der V.S.B. in Rorschach-Hafen

22.02.1869

Der Eisenbahn-Trajektverkehr wird von der N.O.B. ab Romanshorn aufgenommen

15.10.1869

Betriebsaufnahme der Seelinie zwischen Rorschach und Romanshorn (N.O.B.)

___..1870

Eröffnung des neuen Aufnahmegebäudes der V.S.B. in Rorschach-Hafen

___..1870

Der Lieferunterbruch der Saarkohle führt zu Problemen für den Bahnbetrieb

24.06.1870

Betriebsaufnahme der Toggenburgerbahn (T.B.) zwischen Wil und Ebnat

___..03.1871

Die V.S.B. ist von den Transporten für die «Bourbaki-Armee» stark betroffen

01.11.1871

Die V.S.B. führt mit dem Fahrplanwechsel artreine Güterzüge ein

___..1872

Wagen und Lokomotiven werden auf das Puffer-System umgerüstet

01.09.1872

13 Militär-Extrazüge werden für Truppenübungen bei St.Gallen eingesetzt

___..1873

Die Lokomotiven werden mit Schutzdächern nachgerüstet

19.12.1873

Kollision zwischen V.S.B.- und N.O.B.-Zug in Rorschach (Äusserer Bahnhof)

18.07.1874

18.07. bis 27.07.1874 eidg.Schützenfest in St.Gallen – ein Grossanlass für die V.S.B., bewältigt mit der Unterstützung durch die N.O.B. und V.B.

31.07.1874

Betriebsstörungen und Schäden zwischen St.Gallen und Wil nach Unwettern

___..1875

Bahnhofweiterungen und Remisen-Neubauten in Winterthur

01.04.1875

Das Signalreglement für die schweizerischen Eisenbahnen tritt in Kraft

12.04.1875

Betriebsaufnahme der Schmalspurbahn zwischen Winkeln und Herisau durch die Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen (S.L.B.)

04.05.1875

Betriebsaufnahme der Tösstalbahn (T.T.B.) zwischen Winterthur und Bauma

17.07.1875

Betriebsaufnahme der Nationalbahn (S.N.B.) zwischen Winterthur und Singen am Hohentwiel

06.09.1875

Betriebsaufnahme der normalspurigen Zahnradbahn zwischen Rorschach und Heiden (R.H.B.)

___..1876

St.Gallen-St.Fiden wird zur Güterstation V.S.B. ausgebaut und aufgewertet

___..1876

St.Gallen-Bruggen wird zur Güterstation V.S.B. ausgebaut und aufgewertet

02.01.1876

Zugkollision in Flawil wegen falscher Weichenstellung

23.03.1876

Neue lokale Initiative für eine eigene Station in Goldach

12.06.1876

Betriebsunterbruch zwischen Winterthur und St.Gallen nach schweren Unwettern

05.07.1876

Betriebsaufnahme der «Bischofszeller-Bahn» (B.B.) zwischen Gossau und Bischofszell

01.08.1876

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Winterthur und Koblenz (N.O.B.)

15.10.1877

Betriebsaufnahme der Eisenbahn zwischen Winterthur und Wettingen (S.N.B.)

___..1879

Dammrutschungen im Espentobel bei St.Gallen-St.Fiden

27.05.1879

Überschwemmung des Bahnhofs St.Gallen nach schwerem Wolkenbruch

___..1879

Ing. A.Klose erhält einen Anerkennungspreis für den von ihm entwickelten «Tachophor»

31.12.1879

Schweres Zugunglück bei St.Gallen-Vonwil durch Lokomotiv-Entgleisung

___..1880

Senkbarrieren System Klose werden beim Waisenhaus in St.Gallen vorgeschlagen

___..1880

Bei Mörschwil werden Brückenschienen aus dem Rheintal als Schwellenverstärkung eingebaut

___..1881

Erweiterung des Güterbahnhofs in Winterthur

15.07.1882

Die Gasanstalt in Rorschach nimmt als Nebenbetrieb der V.S.B. den Betrieb auf

15.07.1882

Die Gasbeleuchtung wird für die beiden Rorschacher Bahnhöfe eingeführt

01.08.1882

Verlegung und Zusammenfassung der Ostzufahrten in Winterthur

21.04.1882

Ing. A. Klose erhält einen Anerkennungspreis für die Lenkachsen-Konstruktion

___..1883

Einführung eines durchgehenden Schnellzugs von Rorschach über St.Gallen nach Zürich dank der Landesausstellung in Zürich

05.07.1883

Zwischen St.Gallen und St.Margrethen werden Versuchsfahrten mit dem Bremsystem Klose unternommen

___..1885

Neubau eines Güterschuppens und Erweiterung der Gleisanlagen in St.Gallen

17.01.1885

Die V.S.B. beschliessen die Erweiterung der Bahnhofanlagen von St.Gallen

21.11.1885

Probefahrten der in Rorschach konstruierten Klose-Lokomotive auf der Bosnabahn

___..1886

Erweiterung der Station St.Gallen-St.Fiden

22.04.1886

Kollaudation der neuen Station Goldach

17.05.1886

Eröffnung der Station Goldach und der neu erstellten Gleisanlagen (Stations-Architektur gleich wie Elgg und Schänis)

___..1887

Bau eines Kreuzungsgleises in Uzwil

___..1887

Bau eines Kreuzungsgleises in Gossau

___..1887

Stationserweiterung und neues Aufnahmegebäude in Elgg (Stations-Architektur gleich wie Goldach und Schänis)

21.06.1887

Erste Begehren für eine V.S.B.-Station Winterthur-Grüze werden gestellt

01.09.1887

Betriebsaufnahme der Strassenbahn zwischen Frauenfeld und Wil (F.W.)

___..1888

Eröffnung der Unterführung Wülflinger- und Schaffhauserstrasse in Winterthur

20.03.1888

städtische Corporation und Gesellschaften von St.Gallen fordern bessere Bahnverbindungen

04.09.1888

Einschnitt-Rutschungen nach Hochwasser bei Rickenbach TG

04.09.1888

Einschnitt-Rutschungen nach Hochwasser bei Eschlikon

28.03.1889

Bericht von Ingenieur F. Bersinger zur Rorschacher Bahnhoffrage

01.10.1889

Betriebsaufnahme der Schmalspurbahn von St.Gallen nach Gais (A.St.)

___..1890

Erweiterung der Stationsanlagen in Wil (V.S.B.)

___..1890

Erweiterung der Stationsanlagen in St.Gallen-St.Fiden (V.S.B.)

___..1890

Neues Aufnahmegebäude Eschlikon (Stations-Architektur gleich wie Bubikon)

01.07.1890

Einführung des Halbtax-Abonnements

20.11.1890

Verkauf der Geltenwilerbleiche an die V.S.B. für die kommenden Bahnhöferweiterungen

___..1891

Brücken-Überprüfungen auf dem ganzen Netz der V.S.B. (Sitter, Glatt, Thur etc.) als Folge der Eisenbahnkatastrophe von Münchenstein

___..1891

Neue Betriebsvorschriften fordern durchgehende Bremsysteme; dies eine Folge der Eisenbahnkatastrophe von Zollikofen

___..01.1891

Das Projekt von J. Anselmier zur Rorschacher Eisenbahnfrage wird eingereicht

___..1892

Erweiterung des Rangierbahnhofs in Winterthur

___..1892

Überführung der Briggerstrasse in Winterthur

___..1893

Erweiterung der Gleisanlagen in Rorschach

___..Q2.1893

Eröffnung des neuen Bahnhofs St.Scholastica in Rorschach

07.10.1893

Abbruch des als «Bretterhütte» bezeichneten Rorschacher Bahnhofprovisoriums

01.06.1894

Ersatz der Berner-Zeit durch die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit MEZ

10.11.1895

Baubeschluss für eine Trambahn in St.Gallen

___..1896

Erweiterungen im Personenbahnhof von Winterthur

___..1896

Erweiterungen der Lokomotiv-Remisen in Winterthur

01.03.1896

Streikdrohung der Eisenbahner der N.O.B.

01.06.1896

Fahrplanwechsel zum Sommerfahrplan mit verschiedenen Neuerungen

01.06.1896

Durchlauf des Basler-Zugs bis nach Lindau

01.06.1896

Einführung des Nachtschnellzugs Zürich-Genf

01.06.1896

Einführung direkter Wagen zwischen St.Gallen und Genf

01.06.1896

Die Verbindungen St.Gallen-München und Romanshorn-München werden gleichgestellt

19.06.1896

Die Übereinkunft zum Rückkauf der Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) wird genehmigt

___..1897

Einführung direkter Wagen I. und II. Klasse für die Verbindung Genf-Lindau

___..1897

Einführung direkter Wagen III. Klasse für die Verbindung Zürich-Lindau

20.05.1897

Betriebsaufnahme der Trambahn der Stadt St.Gallen (T.St.G.)

23.07.1897

Zugsentgleisung in Gossau

03.01.1898

Zugskollision in der Station Goldach

20.02.1898

Das Rückkaufgesetz zur Verstaatlichung der Eisenbahnen wird deutlich angenommen

01.06.1898

Einführung des General-Abonnements durch die schweizerischen Eisenbahnunternehmungen

11.07.1898

Eröffnung des Verkehrsbüros in St.Gallen

13.07.1898

Betriebsaufnahme der Strassenbahn Winterthur-Töss (W.T. später St.St.W.)

...1899

Erweiterung der Station Uzwil (V.S.B.)

03.05.1899

Eröffnung der Verkehrsschule in St.Gallen

...1900

Erweiterung der Station St.Gallen-Bruggen (V.S.B.)

...1901

Erweiterung der Station Flawil (V.S.B.)

...1902

Bau der Lokomotivremise für 15 Lokomotivstände in St.Gallen

01.01.1902

die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) nehmen die Geschäftstätigkeit auf

18.01.1902

Schlussfeier der V.S.B.-Angestellten in St.Gallen

21.01.1902

Die Generalversammlung der V.S.B. genehmigt den Rückkauf durch den Bund

01.05.1902

Fahrplanwechsel zum Sommerfahrplan

01.05.1902

Einführung des Nachtschnellzuges zwischen Zürich und München

10.05.1902

Unfall bei der Burg bzw. Lachen bei St.Gallen (Tunnelweg), Entgleisung des Zugs Zürich-München nach Terrainrutschungen

...Q3.1902

Erweiterung der Bahnhofgebäude von Wil

01.07.1902

Der Eröffnungszug der SBB trifft in St.Gallen ein

01.07.1902

Stichtag für die Verstaatlichung der V.S.B. mittels Rückkauf durch den Bund

01.07.1902

Der SBB-Kreis IV St.Gallen nimmt die Geschäftstätigkeit auf

...Q4.1902

Erweiterung der Station Aadorf nach Plänen der V.S.B.

...1903

Erweiterung der Gleisanlagen in St.Gallen-Winkeln

01.01.1903

Definitive Kreiszuweisung der SBB: St.Gallen ist Kreis IV

...Q2.1903

Ein neues Dienstgebäude wird in Rorschach gebaut

...Q2.1903

Betriebsaufnahme der erweiterten Stationsanlagen von Rätterschen am neuen Standort

15.06.1903

Die Zufahrt zum neuen Güterbahnhof von St.Gallen wird eröffnet

15.06.1903

Rampen und Güterschuppen im neuen Güterbahnhof von St.Gallen gehen in Betrieb

10.07.1903

Betriebsaufnahme der Strassenbahn St.Gallen-Trogen, Trogenerbahn (TB)

...Q3.1903

Erweiterung der Gleisanlagen in Rorschach

...Q4.1903

Umbau der Gleisanlagen im Personenbahnhof von St.Gallen

...Q4.1903

Erweiterung der Gleisanlagen von St.Gallen-Winkeln

...1904

Bau von Bahnhof-Provisorien für das eidg.Schützenfest in St.Gallen

06.06.1904

Überschwemmung des Bahnhofs St.Gallen nach Unwetter

16.07.1904

16.07. bis 28.07.1904 eidg.Schützenfest in St.Gallen

...1905

Bau des SBB-Wasserturms in St.Gallen nach Plänen von R. Maillart

...Q1.1905

Dammensenkungen bei Eschlikon im Bereich der Lehmgruben der Ziegelei

...1907

Bau einer provisorischen hölzernen Passerelle bei den SBB-Werkstätten von Rorschach

...Q4.1908

Erweiterung der Versand- und Zolischuppen in St.Gallen

...1909

Erweiterung der Lokomotivremise St.Gallen auf 21 Stände

...Q2.1909

Erweiterung der Gleisanlagen beim Lokomotivdepot und Petrollager in St.Gallen

31.08.1909

Rorschach-Hafen: Empfang Kaiser Franz Joseph auf DS «Kaiserin Elisabeth»

...Q3.1909

Verlängerung der Vonwil-Strassenbrücke in St.Gallen

...11.1909

Projekt I von C. Vogt zur Rorschacher Verkehrssanierung

...1910

Steinach-Eindeckung im Bahnhofbereich St.Gallen-St.Fiden

...Q1.1910

Projekt II von C. Vogt zur Rorschacher Verkehrssanierung

27.06.1910

Bodensee-Hochwasser mit Überflutung der Gleisanlagen in Rorschach-Hafen

...Q3.1910

Eröffnung der neuen westlichen Einfahrt zum Bahnhof St.Gallen

...Q3.1910

Eröffnung der Bahnsteige und der östlichen Unterführung im Bahnhof St.Gallen

...Q4.1910

Eröffnung von Freiverlad, Güterschuppen und Passerelle in St.Gallen-St.Fiden

01.10.1910

Eröffnungsfeierlichkeiten der Bodensee-Toggenburgbahn (BT) und der Rickenbahn

03.10.1910

Betriebsaufnahme der BT von Romanshorn über St.Gallen nach Wattwil

...1911

Interpellation Nationalrat J.B.Eisenring zur Rorschacher Verkehrsfrage

...Q1.1911

Bericht und Projekt von E.Auer zur Rorschacher Bahnhoffrage

08.03.1911

Jonschwil und Oberuzwil fordern die doppelspurige Linienführung über den Bettenauer Weier anstelle der Linie über Algetshausen-Niederstetten

...Q3.1911

Neue Abstellgeleise im Rangierbahnhof von St.Gallen

22.11.1911

Neue Gleisanlagen zur Einführung der MThB in Wil

18.12.1911

Eröffnungsfeierlichkeiten der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB)

20.12.1911

Betriebsaufnahme der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) zwischen Wil und Konstanz

...1912

Projekt J.B.Dudler zur Rorschacher Verkehrssanierung (Kopfbahnhof mit Ostzufahrt)

...1912

Abbruch des ursprünglichen Stationsgebäudes von Rätterschen

19.03.1912

Teileröffnung Bahnsteig II mit Gleisen 3 und 4 von St.Gallen-St.Fiden

19.03.1912

Teileröffnung des Rosenberg-tunnels zwischen St.Fiden und St.Gallen

...Q2.1912

Abschluss der Umbauarbeiten in Wil

...Q2.1912

Neue Gleisanlagen des Güterbahnhofs St.Gallen-St.Fiden (SBB)

...Q2.1912

Eröffnung der Unterführung Zürcherstrasse in Winterthur

01.04.1912

Doppelspur St.Gallen-St.Fiden durch den Rosenberg-tunnel (SBB)

01.05.1912

Doppelspur St.Gallen-Bruggen (SBB)

01.05.1912

Doppelspur Wil-Sirnach-Eschlikon (SBB)

18.07.1912

Volkversammlung zur Rorschacher Verkehrsfrage (mit 600 Bürgern)

24.07.1912

Eröffnung des neuen Aufnahmegebäudes in Aadorf, genannt «Kaiserbahnhof»

28.08.1912

Doppelspur Eschlikon–Aadorf (SBB)

06.09.1912

«Kaisermanöver» im Raum Aadorf bis Wil

Q4.1912

Eröffnung der Personenunterführung West in St.Gallen

1913

Erweiterungen der Gleisanlagen in Elgg

1913

Abbau der alten Eisenbahnlinie durch die Stadt St.Gallen

01.05.1913

Doppelspur Rätterschen–Aadorf (SBB)

Q3.1913

Abschluss der Umbauten in St.Gallen–St.Fiden

01.10.1913

Betriebsaufnahme der Eisenbahnverbindung zwischen Gossau und Herisau (AB)

01.10.1913

Betriebsaufnahme des neuen SBB- und AB-Gemeinschaftsbahnhofs Gossau

11.10.1913

Doppelspur Gossau–Winkeln (SBB)

24.12.1913

Eröffnung des neuen Bahnhofs- und Verwaltungsgebäudes in St.Gallen

Q1.1914

Abbruch des alten Stationsgebäudes beim Marktplatz in Gossau

06.04.1914

Projekt S.Ott zur Rorschacher Verkehrssanierung wird vorgestellt

Q4.1914

Eröffnung der Personenunterführung in Wil

14.01.1915

Kollision zwischen Personenzug und Güterzug in Flawil

08.1915

Projekt S. Ott zur Rorschacher Verkehrssanierung (Durchgangsbahnhof und neue Linienführung durch Goldach)

10.1915

Der Nachtschnellzug wird kriegsbedingt aus dem Fahrplan gestrichen

31.12.1915

Eröffnung der neuen, von «Buss&Co.» erbauten Bahnhofhalle in St.Gallen

1916

Projekt J. B. Dudler zur Rorschacher Verkehrssanierung (Durchgangsbahnhof mit Ostzufahrt)

Q1.1916

Konferenz zur Rorschacher Verkehrsfrage

10.1916

Projekt E. Waldvogel zur Rorschacher Verkehrssanierung (Durchgangsbahnhof und neue Linienführung zwischen Goldach und Mörschwil)

Q3.1916

Umbau des Aufnahmegebäudes in Wil

20.02.1917

Erster aufgrund des Kohlenmangels eingeschränkter Fahrplan (Reduktion auf 3 statt 5 Schnellzugspaare pro Tag)

22.10.1917

Dritter reduzierter Fahrplan der SBB tritt in Kraft

1918

Projekt I SBB zur Rorschacher Verkehrssanierung (auf bestehendem Trasse)

01.03.1918

Vierter reduzierter Fahrplan der SBB tritt in Kraft (weitere Einschränkung der Fahrleistungen)

Q2.1918

Überdachung Perron III in Wil

14.04.1918

Proteste gegen Verkehrseinschränkungen der SBB an Sonntagen

23.10.1918

Konferenz zur Rorschacher Verkehrsfrage in Bern

01.12.1918

Erster verkehrsloser Sonntag auf dem SBB-Netz

02.12.1918

Fünfter, erheblich reduzierter Notfahrplan tritt in Kraft

1919

Projekt II SBB zur Rorschacher Verkehrssanierung (Tunnel kurz)

1919

Projekt J. B. Dudler zur Rorschacher Verkehrssanierung (Durchgangsbahnhof mit Westzufahrt)

1919

Projekt/Idee R. Blöchliger zur Rorschacher Verkehrssanierung (Westbahnhof)

03.05.1920

Bericht H. Studer zur Rorschacher Verkehrsfrage

08.07.1920

Einführung 24-Stunden-Zählung für den Bahnbetrieb

16.03.1921

Konferenz zur Rorschacher Verkehrsfrage in Bern

1922

Projekt II SBB zur Rorschacher Verkehrssanierung (Tunnel lang)

31.12.1923

Ende der Geschäftstätigkeit der Kreisdirektion IV St.Gallen

1924

Erweiterung der Gleisanlagen in Winterthur

1924

Tieferlegung der Vierspur bzw. Ostzufahrt in Winterthur

18.02.1924

Baubeginn des neuen Sitterviadukts der SBB (durch «Frutiger&Lanzrain&Cie.»)

31.03.1924

Der SBB-Kreis IV St.Gallen ist aufgehoben und Teil des Kreises III Zürich

01.04.1924

Die Betriebsinspektion St.Gallen nimmt die Arbeit auf

15.12.1924

Forderungen nach Doppelspurbau und Elektrifikation St.Gallen–Wil werden erhoben

04.05.1925

SBB beschliessen die beschleunigte Elektrifikation (mit Zieltermin 01.06.1927)

09.05.1925

Die Schliessung der SBB-Werkstätten Rorschach wird debattiert

20.05.1925

Konferenz zur Rorschacher Verkehrsfrage und Augenschein in Rorschach (mit A. Schrafl, E. Locher, E. Labhardt)

18.07.1925

Aufrichte des Lehrgerüstes für die Sitterbrücke der SBB

06.08.1925

Elektrischer Betrieb zwischen Zürich und Winterthur (SBB)

09.04.1926

Neue Sitterbrücke der SBB wird in Betrieb genommen

05.1926

Projekt und Gutachten Ch. Andraee zur Rorschacher Verkehrsfrage

15.05.1926

Doppelspur Winkeln–Bruggen (SBB)

04.07.1926

Offizielle Einweihung der doppelspurigen Sitterbrücke bei St.Gallen

09.07.1926

Projekt Ch. Andraee wird vom Gemeinderat Rorschach genehmigt und an die SBB überwiesen

21.07.1926

Abbruchbeginn für die alte eiserne Sitterbrücke aus der Gründerzeit der S.G.A.E.

31.07.1926

Gründung der SESA (Schweizerische Express SA)

01.10.1926

Die SBB-Werkstätten in Rorschach werden geschlossen (einst 400 Arbeitsplätze)

30.11.1926

Die Elektrifikationsarbeiten zwischen Rorschach und St.Gallen laufen

1927

Abbruch des hölzernen Passerellen-Provisoriums in Rorschach

1927

Ersatzbau der Thurbrücke (SBB)

1927

Ersatzbau der Uzebrücke (SBB)

1927

Erweiterung der Gleisanlagen in Schwarzenbach

1927

Neues Stationsgebäude in Schwarzenbach

- 06.04.1927**
Doppelspur Wil–Schwarzenbach (SBB)
- 12.05.1927**
Doppelspur Uzwil–Schwarzenbach (SBB)
- 15.05.1927**
Elektrischer Betrieb von Winterthur über St.Gallen nach Rorschach
- 15.05.1927**
Betriebsaufnahme des SBB-Unterwerks in Gossau
- 15.05.1927**
Eröffnung der Haltestelle Algetshausen-Henau
- 15.05.1927**
Eröffnung der Haltestelle Guntershausen bei Aadorf
- 22.07.1927**
Die neu erbaute Glattbrücke der SBB geht in Betrieb (St.Kolumbansbrücke)
- 31.08.1927**
Bade-Extrazüge von St.Gallen nach Rorschach und Rheineck
- 23.09.1927**
Weitere Konferenz zur Rorschacher Verkehrsfrage
- 25.09.1927**
Rheinhochwasser und Unterbruch der Eisenbahnverbindung zwischen Buchs und Schaan
- 03.10.1927**
Umleitung der Züge nach Wien über St.Gallen nach Streckenunterbruch bei Schaan
- 05.02.1928**
Neue Initiative für eine normalspurige Ruppenbahn zwischen Altstätten und St.Gallen
- 15.05.1928**
Fahrplanwechsel und weitere Elektrifikations-Etappe
- 15.05.1928**
Betriebsaufnahme des SBB-Unterwerks in Winterthur-Grüze
- 15.05.1928**
Elektrischer Betrieb von Winterthur über Romanshorn nach Rorschach
- 20.06.1928**
Einführung der Zugsabfertigung mit dem Signalstab bzw. dem Befehlsstab
- __Q1.1929**
Frostschäden auf dem gesamten SBB-Netz (Schienebrücke, Langsamfahrstellen)
- 14.05.1929**
Doppelspur Gossau–Flawil (SBB)
- 15.05.1929**
Eröffnung der SBB-Haltestelle Winterthur-Grüze (der vormals ausschliesslichen T.T.B.-Station)
- __06.1929**
Detailprojekt SBB zur Lösung der Rorschacher Verkehrsfrage
- __05.1930**
Gutachten K. Hippenmeier zur Rorschacher Verkehrsfrage
- 15.05.1930**
Elektrischer Betrieb zwischen Rorschach und Heiden (RHB)
- 15.06.1930**
Betriebsaufnahme der Bahntelefon-Anlage in St.Gallen
- 26.08.1930**
Dachstockbrand im Bahnhof St.Gallen, Wiederaufbau im selben Jahr
- 01.09.1930**
20 Jahre Rorschacher Bahnhoffrage – eine erste Erinnerung
- 01.09.1930**
Mechanische Abfahrtsanzeiger gehen in Rorschach in Betrieb
- 23.01.1931**
Elektrischer Betrieb zwischen St.Gallen und Appenzell (SGA)
- 08.03.1931**
Betriebsstörungen und Zugverspätungen nach heftigen Schneefällen
- 04.10.1931**
Elektrischer Betrieb zwischen St.Gallen und Nesslau (BT)
- 04.11.1931**
Doppelspur Flawil–Uzwil (SBB)
- 04.11.1931**
Durchgehende Doppelspur St.Gallen-Rätterschen in Betrieb
- 24.01.1932**
Elektrischer Betrieb zwischen St.Gallen und Romanshorn (BT)
- __04.1932**
Besuch der Gotthard-Lokomotive Ae 8/14 in Rorschach (Doppellokomotive)
- 11.05.1932**
Probefahrt eines «Michelin»-Triebwagens zwischen St.Margrethen und Genf
- 23.05.1932**
ASTO Versuchsbetrieb Winterthur–St.Gallen–Rorschach und Winterthur–Romanshorn (Automobil Stückgut Transport-Organisation)
- __05.1933**
Überarbeitetes Detailprojekt SBB zur Rorschacher Verkehrsfrage
- 22.04.1933**
Elektrischer Betrieb zwischen Gossau und Appenzell AB
- 25.05.1933**
Eröffnung der «Nordostschweizer Schifffahrts-Ausstellung» (N.O.S.) in Rorschach
- __05.1934**
Rorschach belegt Rang 15 im SBB-Personenverkehr
- __05.1934**
Rorschach belegt Rang 19 im SBB-Güterverkehr
- 15.05.1934**
Aufnahme des elektrischen Betriebs zwischen Rorschach und St.Margrethen
- 10.07.1934**
Zur Rorschacher Bahnhoffrage: die St.Galler Regierung nimmt einen Augenschein vor Ort zur Variante Tieferlegung und Doppelspurausbau
- __05.1935**
Überarbeitetes Projekt III der SBB zur Rorschacher Verkehrsplanerung
- 07.07.1935**
Grossbrand zerstört das Eilgut- und Zollgebäude von St.Gallen (ex V.S.B.-Bau)
- 15.05.1936**
Elektrischer Betrieb zwischen Sulgen und Gossau (SBB)
- 15.05.1936**
Einführung des Haus-Haus-Dienstes der SBB
- 15.05.1936**
Aufhebung des «ASTO-Dienstes» (Automobil Stückgut Transport-Organisation)
- 01.10.1936**
Die Tieferlegung der Eisenbahnlinie durch Rorschach wird sistiert (über eine weitere Fata Morgana wird lamentiert)
- __05.1937**
Projekt IV der SBB zur Rorschacher Verkehrsplanerung
- 16.10.1937**
Das historische «Speiser-Zügli» trifft in Rorschach zur Remisierung ein
- 01.03.1938**
Die SESA (Schweizerische Express SA) stellt ihren Betrieb ein
- 10.05.1938**
Probefahrten zwischen Winterthur und St.Gallen mit einer dieselelektrischen Doppellokomotive der Rumänischen Staatsbahnen (Leistung 4400 PS)
- 15.05.1938**
SBB-Schnelltriebzüge, genannt «Schieneblitz», nehmen den Betrieb auf der Strecke Rorschach–St.Gallen–Winterthur–Zürich–Bern auf
- 30.01.1939**
Auflösung der SESA (Schweizerische Express SA)
- 14.08.1939**
Ein Grossbrand zerstört das Depot Rorschach und einen der neuen Schnelltriebzüge, genannt «Schieneblitz»
- 21.09.1940**
Kollision zwischen Rangier- und Personenzug in St.Gallen
- 30.11.1940**
Betriebsaufnahme des neu erbauten Depots von Rorschach
- __10.1941**
Die Personenunterführung von Rorschach Bahnhof ersetzt die Passerelle
- __10.1941**
Die Passerelle von Rorschach Bahnhof wird abgebrochen
- __05.1942**
Neue Umladerampe in Winterthur
- __Q3.1942**
Bau des Bahnsteigs IV in Winterthur (Seite Rudolfstrasse)
- __Q4.1943**
Verlegung der Milchküche (SBB-Personalrestaurant) in Winterthur
- 11.12.1943**
Elektrischer Betrieb zwischen Wil und Wattwil (SBB)
- __05.1943**
Eine Elektro-Dampflokomotive Ee 3/3 kommt in St.Gallen zum Einsatz
- __Q1.1945**
Bauliche Verbesserungen im Aufnahmegebäude St.Gallen-St.Fiden

- ..08.1945**
Ergebnisse des Regionalplanungs-Wettbewerbs Rorschach-Goldach-Rorschacherberg-Thal werden vorgestellt
- ...1947**
Jubiläumjahr: 100 Jahre Schweizer Bahnen
- 06.01.1947**
Die Energieknappheit bei den SBB zwingt zum Einsatz kürzerer Züge
- 24.08.1947**
Wanderausstellung «100 Jahre Schweizerbahnen» in der Tonhalle und Jubiläums-Ausstellung im Historischen Museum St.Gallen
- 12.09.1947**
Jubiläumzug «Spanisch Brötli Bahn» ist zwischen Rorschach und St.Gallen unterwegs
- ..Q4.1947**
Vergrößerung des Güterschuppens in Wil
- ...1950**
Baubeschluss der SBB für den Doppelspurausbau zwischen Winterthur-Grüze und Rätersch
- 05.11.1950**
Testfahrten mit neuem Bremsystem bei Rorschach
- ..12.1950**
Testfahrten mit pneumatischen Prototyp-Wagen der SBB bei Rorschach
- 14.12.1950**
Kleine Anfrage von Nationalrat Th.Eisenring zur Rorschacher Verkehrsfrage
- ...1951**
Ein drittes Zugpaar Zürich-München wird eingeführt
- 19.05.1951**
Kollision zwischen Güterzug gegen Rangierlok in Rorschach
- 28.06.1951**
Bau des Industriegeleises zwischen Goldach und der Feldmühle in Rorschach
- 20.10.1951**
Die Forderung für eine Haltestelle beim Bäumlistorkel in Rorschach wird gestellt
- ..11.1951**
Endgültiger Verzicht auf den Einheitsbahnhof Rorschach
- ...1952**
Die Erweiterungs- und Umbauarbeiten in Uzwil sind im Gange
- 28.03.1952**
Ausstellung eines Finnwals im Bahnhof St.Gallen
- 30.03.1952**
Bahnhofbezeichnungen Rorschach-Hafen und Rorschach Bahnhof sind unbefriedigend
- ..07.1952**
Die internierten «Göring-Lokomotiven» verlassen St.Gallen Richtung Deutschland
- ...1953**
Der Doppelspurausbau und der Bau grosszügiger Strassenunterführungen zwischen Winterthur-Grüze nach Rätersch sind im Gange
- 01.02.1953**
Behinderungen des Eisenbahnverkehrs durch Schneefall
- 11.03.1953**
Regierungsrat S. Frick setzt sich für die Hochrheinschiffahrt ein
- 27.06.1953**
Betriebsaufnahme des neuen Bahnhofs Uzwil
- 28.06.1953**
Grosse Einweihungsfeierlichkeiten für das neue Aufnahmegebäude in Uzwil
- 08.10.1953**
Zwischen Winterthur-Grüze und Rätersch wird der Doppelspurbetrieb aufgenommen
- ...1954**
Wettbewerb der SBB: Namen für SBB-Schnellzüge
- ...1954**
Die neue Verbindung Genf-Zürich-München (späterer «Rhône-Isar») wird aufgenommen
- 17.06.1954**
Das renovierte Bahnhofbuffet St.Gallen wird eröffnet
- 06.08.1954**
In Winterthur-Grüze laufen die Tiefbauarbeiten für die Unterführung und die Perrons
- ...1955**
In Winterthur-Grüze werden die Perrondächer «System Hilfiker» montiert
- ..04.1955**
Die Hochbahn-Idee kommt in Rorschach ins Gespräch
- ...1956**
Projektgenehmigung für neues Eilgut- und Expressgebäude in St.Gallen
- 09.02.1956**
Kollision zwischen Schnellzug und Lastwagen in Rorschach (1 Todesopfer)
- 09.03.1956**
Interpellation von Nationalrat Th. Eisenring zur Rorschacher Barrierenfrage
- 24.03.1956**
Jubiläums-Ausstellung 100 Jahre Eisenbahn in St.Gallen
- 03.06.1956**
Aufhebung des Dreiklassen-Systems im Personenverkehr
- 03.06.1956**
Haltestelle Schottikon wird als Bedarfshaltestelle regulär bedient
- 25.10.1956**
Anprall eines Güterzugs auf einen Personenzug in St.Gallen
- 12.11.1956**
Aufrichte des neuen Getreide-Silogebäudes in Wil
- 07.02.1957**
Konferenz über die Rorschacher Bahnfragen (SBB, Kanton St.Gallen, Stadt Rorschach)
- 07.05.1957**
Diskussionsabend zu den Rorschacher Verkehrsproblemen
- 13.12.1957**
Der Sonderzug mit Bundespräsident Th. Holenstein trifft ein
- ...1958**
Projekt I «Weder & Prim» Rorschach-Goldach (Tieferlegung offen)
- ...1958**
Projekt II «Weder & Prim» Rorschach-Goldach (Tieferlegung gedeckt)
- ...1958**
Projekt III «Weder & Prim» Rorschach-Goldach (teilweise Höherlegung)
- ...1958**
Projekt V «Weder & Prim» Rorschach-Goldach (Bellevue-Übergang)
- ...1958**
Projekt IV Wälli Rorschach-Goldach (Doppelspurtunnel)
- ...1958**
Projekt VI Wälli Rorschach-Goldach (teilweise Höherlegung)
- ...1958**
Projekt VII E. Schnetzer Rorschach-Goldach (Tunnel kurz)
- ...1958**
Bauvergabe für neues Aufnahmegebäude in Wil
- 08.04.1958**
Behörden-Konferenz zur Rorschacher Verkehrssanierung in St.Gallen
- 15.04.1958**
Die Visiere für die Hochbahn durch Rorschach sind gesteckt
- 08.05.1958**
100 Jahre Rheintalerlinie: Jubiläumzug mit 2 Dampflokomotiven von Rorschach nach Chur
- 08.05.1958**
Der Gemeinderat debattiert die vorgeschlagene Hochbahn durch Rorschach
- 08.05.1958**
Gutachten zur Rorschacher Verkehrssanierung
- 24.05.1958**
Betriebsaufnahmen der zweiten Schliessfächeranlage der Schweiz in St.Gallen
- 23.06.1958**
Einweihung der Kantonslokomotive Ae 6/6 11418 «St.Gallen»
- 07.07.1958**
Betriebsaufnahme des neuen Express- und Eilgutgebäudes in St.Gallen
- 08.10.1958**
Streckenunterbruch bei Eschlikon nach Grundbruch bei den Lehmgruben der Ziegelei Weibel
- 04.11.1958**
Kredit für Vorprojekt «Verkehrssanierung Rorschach» (teilweise Höherlegung)
- ...1959**
Der Ausbau der Kreuzungsstation Mörschwil wird durch die SBB bewilligt
- ...1959**
Probefahrten der SLM mit dieselelektrischen CoCo-Lokomotiven (Leistung 2100 PS) zwischen Winterthur und St.Gallen, den so genannten Rumänien-Lokomotiven
- 22.01.1959**
Öffentliche Aufklärungs-Versammlung zur Rorschacher Verkehrssanierung

01.02.1959

Projektierungskredit für die Höherlegung der Bahn in Rorschach wird durch die Stimmbürger abgelehnt

06.1959

Die Strecke zwischen Sirnach und Eschlikon ist nach Dammrutsch wieder doppelspurig befahrbar

29.07.1959

Schwerer Auffahrunfall im Bahnhof St.Gallen (40 Verletzte)

01.10.1959

Das neue Bahnhofgebäude von Wil geht teilweise in Betrieb

04.01.1960

Eingabe des Rorschacher Stadtrates an den Bundesrat zur Subventionierung der Tunnelvariante

Q2.1960

Lokomotiv-Durchlauf Zürich-Lindau für zwei Zugspare Zürich-München mit Ae 4/7

28.06.1960

Konferenz zur Verkehrssanierung in Rorschach

24.08.1960

Verhandlungen mit SBB zur Verkehrssanierung

16.09.1960

Die elektrischen Sicherungsanlagen von Mörschwil gehen in Betrieb

01.10.1960

Betriebsaufnahme des neuen SBB-Bahnhofs in Wil

04.10.1960

Ausstellungszug «geheimnisvolles Tibet» in St.Gallen

16.11.1960

Die Stationserweiterung in Mörschwil ist abgeschlossen (betrieblich wichtige Kreuzungsstation)

1961

Projekt SBB zur Erweiterung der Station Goldach ab Tunnelausgang

02.01.1962

Betriebsstörungen nach schweren Schneefällen

30.04.1962

Ausbau Goldach und Linienverlegung Rorschach werden wieder vertagt – oder «Geduld ist die Kunst zu hoffen»

1963

Projekt-Varianten E. Schnetzer mit Tiefer- oder Höherlegung durch Goldach

15.01.1963

Konferenz zur Verkehrssanierung in Rorschach

09.03.1963

Ende der «Bodenseegfröni» und der Kälteperiode

1964

Projekt «Weder & Prim» für die Strassenüberführung Bellevue

1964

EXPO-Verkehr: RBe 4/4 Triebwagen und bis zu 12 Einheitswagen verkehren zwischen Rorschach und Lausanne

1964

Der «Churchill-Pfeil» dient in Rorschach als «Hafezügli»

1964

Autobahnbaubedingte provisorische Streckenverlegung für drei Spuren bei Wil

20.01.1964

Projektierungskredite für Tunnelierung Rorschach-Goldach und Bellevue-Überführung werden durch den Gemeinderat von Rorschach bewilligt

13.03.1964

Eröffnung des Fertigbetonwerks St.Gallen-Haggen

1965

Projekt Prader Rorschach-Goldach (Tunnelierung)

14.05.1965

Taufe Ae 6/6 Gotthardlokomotive «Rorschach» in Rorschach

15.05.1965

Ae 6/6 Gotthardlokomotive «Rorschach» in Rorschach zur Besichtigung

13.06.1965

Bodensee-Hochwasser und Überflutung der Gleisanlagen von Rorschach-Hafen

26.06.1965

Höchststand des Bodensee-Hochwassers

10.08.1965

Konferenz über die Verkehrssanierung Rorschach-Goldach in Zürich

13.08.1965

Die Tunnelvariante zwischen Rorschach und Goldach wird als zu teuer abgelehnt

26.09.1965

Elektrischer Betrieb der MThB zwischen Wil und Konstanz

10.1965

Projekt/Idee L. Harringer: Tunnelierung und Einführung der Seelinie über Goldach

05.10.1965

Innenrenovation und Umbauten im Bahnhofgebäude von Rorschach Bahnhof

18.10.1965

Tunnellösung für Fr. 72 Mio. wird vom Rorschacher Gemeinderat bejaht (sofern der Kostenteiler den Anteil von Rorschach von Fr. 24 Mio. ermöglicht)

13.11.1965

Das «Rorschacher Tigerli», die Rangier-Dampflok E 3/3, geht bzw. flieht nach Buchs, womit in Rorschach das Ende der Dampfepoche gekommen ist

16.03.1966

Jungfernfahrt des SBB-Fährschiffs «Rorschach»

22.11.1966

Der «Lumpensammler», St.Gallen ab 23.35 Uhr, soll gestrichen werden

25.11.1966

Das Beitragsgesuch zur Verkehrssanierung in Rorschach mittels Tunnellösung wird vom EVED definitiv abgelehnt

06.12.1966

Aktion «Weisser Stiefel» mit Sonderzug unterwegs

1967

Eröffnung der neuen Güterexpedition von Uzwil

17.01.1967

Der «Lumpensammler» St.Gallen-Rorschach bleibt doch erhalten

23.02.1967

Betriebsstörungen nach orkanartigen Stürmen

09.08.1968

Anhaltende geologische Probleme werden im Galgentobel festgestellt

21.11.1968

Billett-Automaten gehen in Rorschach in Betrieb

30.11.1968

Abschied vom Dampfbetrieb der SBB und letzte offizielle Fahrt mit C 5/6

29.01.1969

Der «Jurapfeil» kommt als «Hafezügli» nach Rorschach

19.03.1969

Versuchsfahrt des TEE-Dieseltriebzugs Typ RAm Zürich-St.Gallen-St.Margrethen

01.06.1969

Der «Bodensee» als neue Verbindung mit ÖBB-Triebzug zwischen St.Gallen und Wien

28.09.1969

Der TEE «Bavaria» Zürich-München wird als Dieseltriebzug Typ RAm geführt

01.10.1969

Die Stadt Rorschach fordert einen TEE-Zug-Halt

1970

Erneut treten Rutschungen im Galgentobel auf

1970

Projekt E. Schnetzer für Bellevue-Sanierung in Rorschach

20.05.1970

Rorschach erwartet eine seit 1966 ausstehende Antwort zur Verkehrsfrage aus Bern

08.08.1970

Hangsanierungen in Galgentobel werden durch die SBB eingeleitet

08.01.1971

Schwerer Zugzusammenstoss bzw. Auffahrunfall im Galgentobel (Ae 4/7 und Re 4/4 I)

13.01.1971

Moderne Billett-Drucker (Pautze) werden in Rorschach-Hafen installiert

09.02.1971

Schweres Eisenbahnunglück mit dem TEE «Bavaria» bei Aitrang im Allgäu

14.07.1971

Die verlängerte Fussgängerunterführung Churerstrasse wird in Rorschach eröffnet

17.09.1971

«Bonjour St.Gall» – Sonderzug St.Gallen-Lausanne mit SBB-Lok und BT-Wagenmaterial

14.12.1971

Der Sonderzug mit Bundesrat K. Furgler trifft in St.Gallen ein

30.11.1972

Abbruch des alten Bahnhofgebäudes in St.Gallen

28.05.1973

Nächtliche Messfahrten mit Triebzug ET 420 der DB zwischen Winterthur-Grüze und Flawil

- ...1974**
Winkeln erhält neues Gleisbild-Stellwerk
- 25.08.1974**
Katastrophen- und Rettungsübung der SBB im Galgentobel
- 05.11.1974**
Weitere Sanierungsarbeiten werden im Galgentobel aufgenommen
- ...1975**
Sirnach erhält ein neues Stellwerk
- 11.02.1975**
Messfahrten mit der DE 2500 Umrichter-Lokomotive der DB zwischen Winterthur und Rorschach
- 12.02.1975**
Messfahrten mit der DE 2500 Umrichter-Lokomotive der DB zwischen Goldach und St.Fiden
- 02.06.1975**
Grosser Fahrplanwechsel der SBB mit wesentlichen Neuerungen
- 02.06.1975**
Betriebsaufnahme auf der Heitersberg-Linie (Killwangen-Lenzburg-Ruppertswil)
- 02.06.1975**
Moderne «Swiss-Express»-Züge gehen zwischen Rorschach und Genf in Betrieb
- 02.07.1975**
Rutschungen Galgentobel und Verkehrsunterbruch vom 02.07. bis 25.07.1975
- 25.07.1975**
Verkehrsunterbruch im Galgentobel nach dem Einbau von Hilfsbrücken beendet
- 02.10.1975**
Öffentliche Diskussionen zur Rorschacher Verkehrssanierung (Aufhebung von Niveau-Übergängen)
- ...1976**
Projekt «Weder & Prim» Strassen-Überführungen und Unterführungen bzw. Aufhebung aller Niveau-Übergänge
- 26.01.1976**
Der Projektierungskredit für die Verkehrssanierung wird vom Rorschacher Stadtparlament genehmigt
- 23.08.1976**
Rorschach wird Heimatbahnhof von 70 Ae 3/6 I und 45 Ae 4/7 Lokomotiven
- 24.10.1976**
Abstimmung zur Verkehrs-sanierung in Rorschach: knappe Ablehnung des Projektierungskredits nach Referendumsabstimmung
- ...1977**
Projekt «Weder & Prim» Strassen-Überführungen und Unterführungen bzw. Aufhebung eines Teils der Niveau-Übergänge
- ...1977**
Studie VanDijk Enz zum Bellevue-Übergang
- ...1977**
Neues Stellwerk für Aadorf
- ...1977**
Der Schnellzug «Bavaria» (Zürich-München) verkehrt neu als Zug mit zwei Klassen
- ...1977**
Der ÖBB Triebzug «Bodensee» verkehrt nur noch ab Bregenz
- 11.05.1977**
50 Jahre elektrischer Betrieb Winterthur-St.Gallen
- 03.07.1977**
Abstimmung zur Verkehrs-sanierung in Rorschach: Ablehnung des Projektierungskredits für das modifizierte Projekt «Weder & Prim» 1977
- 08.12.1977**
Überprüfung der Rorschacher Sanierungs-Projekte nach zweimaliger Ablehnung durch die Stimmbürger
- 29.12.1977**
Sonderfahrt mit DB-Dampflok 24 009
- ...04.1978**
Abbruch des alten Stationsgebäudes in Elgg
- 29.04.1978**
29.04. bis 07.05.1978 Modelleisenbahn-Ausstellung IMARO in Rorschach
- 04.07.1978**
Die Automatisierung der Rorschacher Barrieren wird angekündigt
- 06.07.1978**
Neuer Lösch- und Rettungszug (LRZ) wird in Rorschach stationiert
- 09.08.1978**
Die Schliessung einzelner Rorschacher Bahnübergänge wird erwogen
- 16.08.1978**
Bundesrätliche Antwort auf die kleine Anfrage von Nationalrat W. Ammann:
– der Doppelspurausbau zwischen St.Gallen und Mörschwil drängt sich nicht auf;
– ein SBB-Tunnel zwischen St.Gallen und Altstätten ist aber gemäss GVK denkbar
- ...1979**
Bau der 132 000 Volt Übertragungsleitung zwischen Sulgen und Gossau
- ...1979**
Die Widerlager des Galgentobel-Viadukts der SBB sind im Bau
- 15.01.1979**
Aufhebung einzelner Rorschacher Niveau-Übergänge wird beschlossen
- 18.03.1979**
Dampfsonderfahrt «Mikado» von Winterthur über St.Gallen nach Rorschach
- 08.05.1979**
«Verkehrsproblem in Rorschach» ist Diplom-Thema an der HWV St.Gallen
- 05.06.1979**
Die Rorschacher Drehscheibe verschwindet
- 14.06.1979**
Der St.Galler Bahnhofinspektor H. Lippuner geht in den Ruhestand
- 14.06.1979**
In St.Gallen wird E. Schläpfer Bahnhofinspektor
- ...07.1979**
Ein neuer Zwischenperron wird in Elgg in Betrieb genommen
- 18.07.1979**
Entgleisung des Blockzuges Weiacher-Kies bei Elgg (hoher Sachschaden)
- ...10.1979**
6 Rorschacher Barrierenanlagen werden automatisiert und signalabhängig betrieben
- 02.10.1979**
Die Sanierung der Eisenbahnlinie St.Fiden-Mörschwil und der Bau einer Doppelspurinsel bei Mörschwil werden vorgestellt
- ...1980**
2 weitere Rorschacher Barrierenanlagen werden automatisiert und signalabhängig betrieben
- ...1980**
Ein umfassender Umbau der Bahnanlagen von Aadorf ist im Gange
- 09.05.1980**
09. bis 18.05.1980 IMARO 1980 in Rorschach (Internationale Modell Eisenbahn-Ausstellung Rorschach)
- ...08.1980**
Die Spinnereibrücke in St.Gallen-St.Fiden geht in Betrieb
- 02.09.1980**
Goldach wehrt sich für bessere Bahn-Verbindungen
- 06.09.1980**
Publikumsfahrten mit Doppelstockwagen der SNCF ab St.Gallen
- 05.11.1980**
Rorschach wehrt sich gegen neuen Fahrplänenwurf gemäss NRK 1982, da die Schnellzüge Richtung Bern neu ab St.Gallen statt ab Rorschach geführt werden
- 24.11.1980**
Die neue Rorschacher Wagenreinigungsanlage soll 1981 in Betrieb gehen
- ...02.1981**
Erneute Rutschungen im Galgentobel
- ...02.1981**
Die Modernisierung der Bahnhofanlagen von Flawil wird eingeleitet
- ...03.1981**
Auf dem Galgentobelviadukt bei Mörschwil wird Aufrichte gefeiert
- 25.03.1981**
125 Jahre Eisenbahn in St.Gallen
- 23.05.1981**
In Winterthur wird über die kommenden Bahnhofumbauten informiert
- 16.07.1981**
Rorschach fordert Fahrplanverbesserungen
- 18.07.1981**
Abschluss der Bauarbeiten am Galgentobel-Viadukt
- 24.08.1981**
Grössere Umbauarbeiten werden in Rorschach aufgenommen, der Abschluss ist auf 1984 geplant
- 20.11.1981**
Der Galgentobel-Viadukt geht einspurig in Betrieb

- ...12.1981**
Hangrutschungen führen im Galgentobel zu Geschwindigkeitsbeschränkungen
- 15.12.1981**
Schneebedingte Störungen des Bahnbetriebs in der Region St.Gallen
- 02.03.1982**
Schwerer Rangierunfall St.Gallen mit «SwissExpress»-Zugskomposition der SBB
- 08.04.1982**
Der Rorschacher H. Eisenring wird Generaldirektor der SBB
- 04.04.1982**
Belastungsprobe des Galgentobel-Viadukts mit 12 Lokomotiven des Typs Ae 6/6
- 22.05.1982**
Grosses Volksfest zum Abschluss der Bahnhofumbauten von Aadorf
- 23.05.1982**
Fahrplanwechsel und Einführung des SBB-Taktfahrplans (Umsetzung des NRK)
- 23.05.1982**
Betriebsaufnahme der neuen Doppelspurinsel Mörschwil-Engwil
- 14.10.1982**
Der letzte Bahn-Camioner mit Ross und Wagen ist A. Staub in St.Gallen
- ...02.1983**
Algetshausen-Henau wird unbediente Haltestelle (statt Bedarfshaltestelle mit «Halt auf Verlangen»)
- 08.02.1983**
Der Bellevue-Niveau-Übergang in Rorschach wird automatisiert
- 09.04.1983**
Flankenfahrt durch Regionalzug und IC-Rangierkomposition in St.Gallen
- 18.04.1983**
Die Rorschacher stellen Fahrplanforderungen an die SBB
- 26.05.1983**
Die Rorschacher Hafenzüge sollen gemäss Leistungsauftrag SBB gestrichen werden
- 09.06.1983**
Intervention der Nationalräte Vetsch und Ammann zugunsten der Rorschacher Hafenzüge
- ...11.1983**
Das neue Stellwerk von Rorschach geht in Betrieb
- ...02.1984**
Der Stellwerkbau von Gossau wird angekündigt
- 07.04.1984**
Das BAV macht den Weiterbestand der Hafenzüge von einer Abgeltung abhängig
- 10.05.1984**
Streckenunterbruch nach Fahrleitungsstörung bei Sirnach
- 15.08.1984**
Spektakulärer Verschub des Transformators in das neue Unterwerk Gossau
- 23.09.1984**
Das neue Stellwerk von St.Gallen-St.Fiden geht in Betrieb
- 16.10.1984**
Im Fahrplänenwurf 1985 fehlen die Hafenzüge
- 11.02.1985**
Das Jubiläum «100 Jahre Zugspersonalverband St.Gallen-Wil» wird gefeiert
- 05.03.1985**
Spektakulärer Rangierunfall beim Zollgebäude im Güterbahnhof St.Gallen
- 10.05.1985**
10. bis 19.05.1985, die dritte IMARO findet in Rorschach statt
- 16.12.1985**
Die neue Halle für den Wagenunterhalt in Rorschach geht in Betrieb
- ...1986**
Ersatz der Oberen und Unteren Steinachbrücke im Galgentobel bei St.Fiden
- 12.02.1986**
Lokomotiv-Kollision in St.Gallen (Ee 3/3 gegen Re 4/4 II)
- 21.03.1986**
Die «Thurgauer Tageskarte» wird eingeführt
- ...05.1986**
Übereinkunft für die Planungsarbeiten im Bahnhofsbereich St.Gallen
- 24.10.1986**
Rorschacher Einsprache gegen den fehlenden Halt gemäss EC-Fahrplan Zürich-München
- 29.10.1986**
Die neu erbaute Obere Steinachbrücke wird bei St.Gallen-St.Fiden eingeschoben
- 17.01.1987**
Schwerer Zusammenstoss zwischen Personenwagen EW I und Re 4/4 II in St.Gallen
- ...07.1987**
Das See-Hochwasser führt zur Überflutung der Gleisanlagen von Rorschach-Hafen
- 26.10.1987**
Ein Lastwagen beschädigt die Fahrleitung und die Bahn-schranke Feld in Flawil
- ...1988**
Bau des Anschlussgleises zum AMP-Depot Elgg
- 29.02.1988**
Kreisdirektor H. R. Wachter tritt in den Ruhestand
- 29.02.1988**
Kreisdirektor G. Beuret ist neuer Kreisdirektor in Zürich
- ...06.1988**
Totalerneuerung der Gleise zwischen Gossau und Flawil
- 02.06.1988**
Präsentation der Projekte zur Überbauung «Bahnhof Nord-west» in St.Gallen
- ...12.1988**
Präsentation der überarbeiteten Siegerprojekte zur Überbauung «Bahnhof Nordwest» in St.Gallen
- ...03.1989**
Rorschach wird Ausbildungs- und Lehrbahnhof der SBB
- 01.04.1989**
Ein Spezialtarif für Hafenzüge wird als Aprilscherz in der Zeitung angekündigt
- 29.06.1989**
SBB-Generaldirektor H. Eisenring referiert in Rorschach anlässlich der Eröffnung einer Sonderausstellung zum Thema «Eisenbahnfrage in Rorschach»
- ...07.1989**
Geisterbahnhöfe werden in der Ostschweiz befürchtet
- 29.08.1989**
Zusammenstoss der Züge «Bavaria» und «Montfort-Express» beim Güterbahnhof Wolfurt zwischen Bregenz und St.Margrethen
- 05.09.1989**
Vorbereitungen und Vermessungsarbeiten für Doppelspurausbau Goldach-Mörschwil
- 04.02.1990**
Vandalen provozieren in Wil einen Lok-Zusammenstoss
- 26.02.1990**
Grossräumige Betriebsstörungen durch Orkan «Vivian»
- 31.03.1990**
H. Eisenring wird Präsident der SBB-Generaldirektion
- 01.08.1990**
Das AMP-Aussendepot Elgg nimmt den Betrieb auf (Anschlussgleise AMP Elgg)
- ...1991**
Im Bahnhof Uzwil werden die Umbauarbeiten aufgenommen
- 13.08.1991**
Die Fahrleitung wird in Flawil durch einen Intercity-Zug heruntergerissen
- ...10.1991**
Zahlreiche Rekurse werden gegen Gewichtsbeschränkung auf 16 Tonnen für die sanierungsbedürftigen Strassenüberführungen Herisauer- und Wiler-Strasse in Gossau eingereicht
- 06.02.1992**
Aufhebung der Zentren «Cargo Domizil» von Gossau, Uzwil,...
- 07.07.1992**
Stilllegung des Stellwerks der Station Goldach
- ...07.1992**
Umfangreiche Gleissanierungen zwischen Goldach und Mörschwil
- ...09.1992**
In Wil werden umfangreiche Umbauarbeiten eingeleitet (Erhöhung der Perrons etc.)
- ...12.1992**
Das Mischgutwerk MOAG in Meggenhus bei Mörschwil erhält einen Gleisanschluss
- ...1993**
Durchlauf von BLS-Wagen via Zürich-St.Gallen-Chur
- ...01.1993**
Die Station Sirnach leidet unter anhaltendem Vandalismus
- ...01.1993**
Die Sanierung des Bahnhofs Uzwil verzögert sich
- 01.01.1993**
H. P. Fagagnini wird Generaldirektor der SBB
- 19.01.1993**
Der Erhalt der Rorschacher Hafenzüge wird gefordert

04.02.1993

Der Doppelspurbau zwischen Goldach und Mörschwil wird aufgenommen

23.03.1993

Abwertung der Verbindung Zürich-München durch Angebotsreduktion

30.03.1993

Die SBB kündigen den Stellenabbau in der Region bzw. im Kanton St.Gallen an

___.05.1993

Anlieferungen der ZAB zur Deponie Burgauer Feld bei Flawil soll per Bahn erfolgen

15.05.1993

ICE-Schnupperfahrten Winterthur-St.Gallen werden angeboten (DB-Triebzug)

23.05.1993

Die Rorschacher Hafenzüge sind nun Geschichte

___.06.1993

Der Doppelspurausbau Mörschwil-Goldach erfolgt planmässig

___.06.1993

Im Regionalverkehr sollen gemäss SBB-Programm «Trendbruch» Sparmassnahmen umgesetzt werden

___.06.1993

Der Stückgutverkehr «Cargo-Domizil» soll auf Buchs und St.Gallen konzentriert werden

29.08.1993

Bahnhoffest Gossau zum Abschluss der umfassenden Erneuerungsarbeiten

29.08.1993

Taufe der Re 460 «Säntis» in Gossau

14.09.1993

Mörschwil wird zur unbedienten Haltestelle zurückgestuft

20.10.1993

Die Vorbereitungen für den Neubau der Strassenüberführung Herisauerstrasse in Gossau wurden mit dem Bau der Hilfsbrücke eingeleitet

23.10.1993

Der kondukteurlose Betrieb wird von den Ostschweizer Kantonen akzeptiert

___.11.1993

Planungsarbeiten für ein neues Glatt-Viadukt laufen

___.12.1993

Die Kantone wehren sich gegen die Sparpläne der SBB im Regionalverkehr

13.12.1993

Die Machbarkeits-Studie zur Tieferlegung der Linie Rorschach-Goldach wird vorgestellt

08.03.1994

Abbruch der alten Strassenüberführung Herisauerstrasse in Gossau

13.04.1994

Der Umbau der Bahnhofanlagen von Uzwil geht in die Endphase

20.05.1994

Betriebsstörung im Bahnhof St.Gallen nach Kurzschluss

___.06.1994

Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks in St.Gallen

07.07.1994

Baubeginn zur Sanierung des Rosenberg-Tunnels in St.Gallen

25.07.1994

Abbruch der alten Leonhardsbrücke in St.Gallen

20.09.1994

Die Umnutzung der «Güter-Ex» Rorschach wird diskutiert

25.09.1994

Der Bahnhof Uzwil geht nach den umfangreichen Umbauten in Betrieb

08.10.1994

Leistungsabbau und Verschlechterungen der Verbindung Zürich-München

30.12.1994

Fahrleitungsstörung und Betriebsunterbruch zwischen Gossau und St.Gallen

___.01.1995

«neitec»-Testfahrten zwischen Winterthur und St.Gallen (Systemtests Neigetechnik)

18.04.1995

Abschluss der «neitec»-Testfahrten

20.05.1995

Vandalen provozieren einen Bahnunfall in Flawil

28.05.1995

Die neue «Fahrplanspinne» von St.Gallen wird mit dem Fahrplanwechsel wirksam

28.05.1995

«CityNightLine»/«Wiener-Walzer» wird neu via Winterthur-St.Gallen-Buchs geführt

28.05.1995

Der REX «Rheintal-Express» wird neu angeboten

29.05.1995

Das Postbüro Mörschwil übernimmt Fahrkartenverkauf

24.06.1995

Taufe der Re 460 «Fürstentland» in Wil

___.07.1995

Die St.Galler Regierung wehrt sich für die direkten Züge St.Gallen-Bern-Genf

___.07.1995

Die Drogenszene im und beim Bahnhof Wil wird thematisiert

01.07.1995

Taufe der Re 460 «Mariaberg» in Rorschach

07.08.1995

Baubeginn für die neue Glatt-Brücke zwischen Flawil und Gossau

09.08.1995

Weitere Proteste gegen die Aufhebung direkter Schnellzüge über Bern nach Genf

11.08.1995

Einweihung des Bahnhofs Uzwil mit grossem Bahnhoffest und Loktaufe

11.08.1995

Taufe der Re 460 «Alpstein» in Uzwil

17.08.1995

Die Bauarbeiten zur Kurvenstreckung im Espel bei Gossau laufen

31.08.1995

Fahrleitungsstörung im Rosenbergtunnel zwischen St.Gallen und St.Fiden

___.09.1995

Die Zürcher Studie für eine neue Bahnverbindung Zürich-München stösst in der Ostschweiz auf Unverständnis und Widerstand

04.09.1995

Zugsentgleisung und Streckenunterbruch bei St.Gallen-St.Fiden

01.10.1995

Proteste gegen die Aufhebung direkter Schnellzüge zwischen St.Gallen und Genf

___.10.1995

Die Re 460 «Lovely» wird anlässlich der OLMA in St.Gallen präsentiert

___.1996

Das alte mechanische Stellwerk von Flawil geht in der Signalhalle Steinen SZ wieder in Betrieb

10.01.1996

Die Konzeptstudie für eine St.Galler S-Bahn wird vorgestellt

28.03.1996

Ostschweizer Regierungen fordern den Anschluss der Bodenseeregion an die NEAT

29.03.1996

Parlamentarier der Bodenseeregion fordern den Anschluss an die NEAT

09.05.1996

Neues Rangierkonzept der SBB wird diskutiert

16.05.1996

Höhere Fahrgeschwindigkeiten gelten nach der abgeschlossenen Kurvenstreckung beim Espel zwischen Gossau und Flawil

31.05.1996

Der 8000-ste Kieszug trifft in St.Gallen-Haggen ein

28.05.1996

Die Vorbereitungen für den Ersatzbau der Krankenhausbrücke werden in Flawil aufgenommen

08.06.1996

Beim Abbruch der Krankenhausbrücke werden in Flawil die Fahrleitungen heruntergerissen

27.06.1996

Das BAV versucht die verkehrspolitisch benachteiligte Ostschweiz zu beruhigen

01.07.1996

Verladestation der ZAB-Deponie Burgauerfeld geht in Betrieb

23.07.1996

Die Stellwerke St.Gallen HB I und HB II werden ausser Betrieb gesetzt

27.07.1996

Die Strecke Uzwil-Flawil ist nach der umfassenden Gleiserneuerung wieder doppelspurig befahrbar

___.08.1996

Totalerneuerung der Gleise zwischen Sirnach und Wil

06.08.1996

St.Gallen wird Verkaufsregion der SBB

17.08.1996

Spektakulärer Einbau der Stahlbogen der Krankenhausbrücke in Flawil

- 30.10.1996**
Eröffnung der neuen Krankenhausbrücke in Flawil
- 28.11.1996**
Der erste Zug passiert in provisorischer Gleislage das neue Viadukt über die Glatt zwischen Flawil und Gossau
- 29.11.1996**
Das Bahnreisezentrum St.Gallen ist nach dem Umbau wieder offen
- ...1997**
Abbruch des alten Stellwerks HB I (auf Perron 2) im Bahnhof St.Gallen
- 26.01.1997**
Sprengung des alten Glatt-Viadukts zwischen Flawil und Gossau
- ...04.1997**
Gossau bleibt weiterhin ohne Abfahrtsanzeigen
- 07.05.1997**
Loktaufe der Re 460 «Ostschweiz» in St.Gallen
- 10.05.1997**
150 Jahre Schweizerbahnen – grosses «Jubi-Fäscht Ostschweiz» in St.Gallen
- 21.06.1997**
Das neue Glatt-Viadukt wird über Nacht in die endgültige Lage eingeschoben
- ...08.1997**
Totalumbau und Gleiserneuerung auf der Strecke Flawil–Uzwil
- 27.09.1997**
Der Rosenberg-Tunnel wird nach der Sanierung offiziell freigegeben
- ...10.1997**
Die Strassenüberführung Heiligenschwil zwischen Flawil und Uzwil wird in Betrieb genommen
- 14.10.1997**
Die Raucherabteile in den Regionalzügen werden wieder eingeführt
- 25.05.1998**
Die Einheimischen-Tarife werden abgeschafft
- 11.06.1998**
Eröffnung Buffet-Expresso in Wil
- 17.06.1998**
Grosse Katastrophenübung im und um den Bahnhof Uzwil
- 04.12.1998**
Abbruch des alten Stellwerks HB II beim Lok-Depot St.Gallen
- 01.01.1999**
Die SBB wird spezialrechtliche Aktiengesellschaft (SBB AG)
- 18.01.1999**
Spatenstich für die Unterführung und Grossbaustelle Feld in Flawil
- 15.03.1999**
Beim Bahnübergang Feld in Flawil reisst ein Lastwagen ein weiteres Mal die Fahrleitungen herunter
- 24.04.1999**
Die Sanierung des Uze-Viadukts beim Bahnhof Uzwil wird aufgenommen
- 01.05.1999**
Gute Fortschritte werden von der komplexen Grossbaustelle der Unterführung Feld in Flawil gemeldet
- 22.05.1999**
Das Bodensee-Hochwasser überflutet die Gleisanlagen von Rorschach-Hafen
- 26.12.1999**
Weiträumige Betriebsstörungen durch den Orkan «Lothar» (Fahrleitungsstörungen, Signal- und Bahnschrankenstörungen etc.)
- 27.01.2000**
Probefahrten des neuen ICN (IC-Neigezug der SBB) zwischen St.Gallen und Wil
- 28.05.2000**
Die Haltestelle Rorschach-Stadt wird mit dem Fahrplanwechsel 2000 dem Betrieb übergeben
- 28.05.2000**
Fahrplanwechsel 2000: die vierte S-Bahn der Schweiz, OSTWIND-Bahn und Bus Region St.Gallen, nimmt den Betrieb auf
- ...10.2000**
Perronerhöhung in Flawil auf die «OLMA 2000»
- 21.10.2000**
Eröffnung Unterführung Feld in Flawil, womit der letzte Hauptstrassen-Übergang auf der Hauptlinie St.Gallen–Zürich verschwindet
- 14.12.2000**
Betriebsaufnahme der neuen Aussenanlagen und Perrons von Eschlikon
- ...2001**
Die Station Schwarzenbach wird automatisiert
- 21.03.2001**
Nach der Stilllegung der provisorischen Schranken ist der Niveauübergang Feld in Flawil endgültig Geschichte
- 17.08.2001**
Der Markenname THURBO wird bekannt gegeben (ex RBO, Regional-Bahn Ostschweiz)
- 21.09.2001**
Der «avec.»-Shop Eschlikon nimmt den Betrieb auf
- 26.09.2001**
Doppelpurbau St.Fiden–Mörschwil wird zurückgestellt
- 06.11.2001**
S-Bahn-Ausbau um Winterthur wird unter dem Titel «Winti-Thur-Bahn» angekündigt
- 01.12.2001**
Das alte Stellwerk auf Perron 2 in Wil wird stillgelegt
- ...2002**
Der Bahnhofumbau in Wil wird angekündigt
- 01.01.2002**
Der Tarifverbund OSTWIND tritt in Kraft (Verbundgebiet mit 81 Tarifzonen)
- 30.01.2002**
SBB informieren über Ausbaupläne und Bauvorhaben in der Region St.Gallen
- 09.02.2002**
Auffahrunfall in St.Gallen auf Gleis 1 (NPZ gegen DoSto-Steuerwagen)
- ...03.2002**
Abbruch des alten Stellwerks auf Perron 2 in Wil
- ...03.2002**
Das Zentralstellwerk St.Gallen wird schrittweise zum regionalen Fernsteuerzentrum ausgebaut
- 01.03.2002**
Die «Euregio Tageskarte» wird eingeführt
- 20.03.2002**
Der Info-Anlass zum geplanten «avec.»-Shop in Flawil stösst auf reges Interesse
- ...05.2002**
Wiener Züge fahren weiterhin via Buchs, soweit die Bereitschaft von SBB-Chef B.Weibel
- 16.05.2002**
Das Projekt «Swiss-Marina» in Rorschach wird aufgegeben
- 23.05.2002**
20 Jahre SBB-Taktfahrplan
- ...06.2002**
Ende des Lehrbahnhofs Rorschach nach 13 abgeschlossenen Lehrgängen
- 18.10.2002**
Umbau- und Erneuerungsarbeiten Rorschach Bahnhof (neue Perronhöhen und Rampen)
- 15.12.2002**
Fahrplanwechsel und operativer Start der Regionalbahn THURBO
- 31.12.2002**
Stichtag für die Übernahme der MThB durch die SBB
- 04.10.2003**
Ein GTW 2/6 von THURBO erhält in Wil den Namen «Kanton St.Gallen»
- 22.10.2003**
Der «avec.»-Shop Flawil nimmt den Betrieb auf
- 24.10.2003**
Reduzierte Schalter-Öffnungszeiten gelten in St.Fiden
- ...12.2003**
Die Ostschweiz verschafft sich in Bern Gehör bezüglich der HGV-Frage
- 14.12.2003**
ALEX, der Allgäu-Express, nimmt den Betrieb auf; «Euro-THURBO» will längerfristig die Strecke Zürich–München betreiben
- 29.01.2004**
HGV-Millionen sollen in die Ostschweiz fliessen (Anschluss an das HGV-Netz Richtung München und Richtung Stuttgart)
- 31.01.2004**
Der Rorschacher Stadtpräsident fordert die Absenkung bzw. Tunnelierung der Eisenbahnlinie Richtung St.Gallen
- 28.02.2004**
Die bundesrätliche Zurückstellung der HGV-Anbindung stösst auf Kritik
- ...03.2004**
Sirnach fordert die bessere Anbindung Richtung Winterthur und Zürich

__06.2004
Bauvisionen im Bahnhofsbereich St.Gallen werden anlässlich der Architekturtagung vorgestellt

__08.2004
Planaufgabe für S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Hegi

__10.2004
Die HGV-Debatte läuft im Bundesparlament in Bern

29.11.2004
Fahrleitungsstörung im Rosenberg-Tunnel

__12.2004
Die HGV-Debatte im Bundesparlament in Bern wird fortgesetzt

12.12.2004
Der Fahrplanwechsel Bahn 2000 – hat allerdings wenig Folgen für die Region St.Gallen

__01.2005
Umfangreiche Umbauarbeiten werden in Rorschach-Hafen aufgenommen und künden das Ende der einstigen Rorschacher «Güter-Ex» an

__01.2005
Die Stadt Winterthur gewährt einen Beitrag an die Haltestelle Winterthur-Hegi

07.02.2005
Die Zürcher Stellwerk-Panne legt den Zugverkehr weiträumig lahm

__03.2005
Nach dem HGV-Kompromiss des Nationalrats werden Ausbauten zwischen St.Gallen und Rorschach sowie Lindau und Geltendorf greifbarer

__04.2005
Der Umbau der Haltestelle Schottikon wird aufgenommen und umfasst die Erhöhung der Perronkanten und die Verschiebung bzw. Verlängerung Richtung Rätterschen

__06.2005
Im Hinblick auf das neue Regionalzugsangebot zwischen Wil und Winterthur wird der Bau des Perrons für das Gleis 6 in Wil aufgenommen

22.06.2005
Ein totaler Stromausfall legt das gesamte SBB-Netz lahm

07.08.2005
GTW-Taufen der THURBO in Wil und Altstätten mit Publikumsfahrten auf der S1 zwischen Wil und Altstätten

20.08.2005
Die schweren Unwetter vom 20. bis 23.08.2005 beeinträchtigen den Eisenbahnverkehr weiträumig und führen zu langfristigen Umleitungen (Zürich–Wien teilweise über Winterthur–St.Gallen)

30.08.2005
«SBB-Cargo» kündigt die Schliessung zahlreicher Bedienungspunkte bzw. Güterstationen an (von den 650 Bedienungspunkten sollen etwa 300 wegfallen)

12.10.2005
Das BAV genehmigt das Projekt «Leistungssteigerung/Sanierung Publikumsanlagen Goldach»

22.10.2005
GTW-Taufen der THURBO in Sirnach, Eschlikon, Aadorf, Elgg und Rätterschen anlässlich des Eisenbahnjubiläums «150 Jahre Wil–Winterthur»

16.11.2005
Eröffnung des neuen (Bahn-) Reisezentrums in Rorschach

19.11.2005
GTW-Taufe der THURBO in Rorschach anlässlich des dortigen Bahnhoffestes

__12.2005
Abbruch der markanten Rorschacher Güter-Ex

11.12.2005
Fahrplanwechsel mit verschiedenen Neuerungen:
– wesentliche Fahrplanverdichtung im Regionalverkehr zwischen Winterthur und Wil sowie zwischen Wil und Wattwil;
– Abschaffung der Raucherabteile

__01.2006
Mit dem Spatenstich wird der umfassende Umbau der Bahnanlagen in Goldach aufgenommen und das Ende aussergewöhnlicher Gleisanlagen angekündigt.

__01.2006
Der Bau der neuen S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Hegi wird aufgenommen

BIOGRAFISCHES

Die biografische Einordnung der Hundertschaften beteiligter Persönlichkeiten erklärt einerseits wichtige Hintergründe und Zusammenhänge, ermöglicht aber auch den Zugang zu Quellen und zur vertieften Auseinandersetzung mit der Geschichte.

Biografische Daten zur Eisenbahngeschichte Rorschach–St.Gallen–Winterthur:

Ebenfalls aufgenommen wurden die Mitglieder der Generaldirektion der SBB, die aus dem Gebiet der einstigen V.S.B. bzw. des SBB-Kreises IV stammen.

Aeppli, Arnold Otto
*22.08.1816 in St.Gallen
†04.12.1897 in St.Gallen
Jurist und Landammann SG
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E. (1853–1856 Präs)
1857–1882 VerwRat V.S.B.
(1867–1882 VizePräs)

Alder, Johann Jakob
*20.03.1810 in Herisau AR
†09.05.1874 in
Kaufmann und Oberst
in Herisau
1855–1855 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Anderegg, Johann Georg
*08.07.1792 in Winterthur ZH
†21.05.1856 in Wattwil SG
Oberst und NatRat SG in
St.Gallen
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Anderegg, Tobias
Der Name stand für das Unternehmen und die Familie «Tobias Anderegg»; vermutlich war unter dem Namen «Oberst Tobias Anderegg» dessen Sohn und Oberst in St.Gallen, d.h. Anderegg, J.G. (*1792 / †1856), zu verstehen

Andreae, Charles
*23.08.1874 in Fleurier NE
†09.09.1964 in Zollikon ZH
Ingenieur und Prof. an der ETH
1925 Gutachter zur Rorschacher Verkehrsfrage

Anselmier, Jules
*10.05.1839 in
†06.10.1895 in
Ingenieur
1891 Projektverfasser:
Bahnhof und Linienverlegung
Rorschach

Arbenz-Zollikofer, Caspar
*28.10.1837 in Waltalingen ZH
†21.02.1910 in Zürich
Ingenieur und Direktor N.O.B.
1860–1872 Bahn-Ingenieur
V.S.B.

Auer, Emil
*26.12.1860 in Unter-Hallau
†25.02.1912 in Bern
Ingenieur und Direktor T.S.B.
1911 Projektverfasser zur
Rorschacher Bahnhoffrage
1911 Gutachter zur Rorschacher
Bahnhoffrage

Auer, Hans Wilh.
*26.04.1847 in Wädenswil ZH
†30.08.1906 in Konstanz D
Architekt
1900–1904 Projektvorschlag
Bahnhof St.Gallen
1903–1906 Direktions-
Architekt SBB

Bachmann, Jakob Huldr.
*21.11.1843 in Stettfurt TG
†26.08.1915 in Stettfurt TG
Dr. iur. und NatRat TG
1905–1910 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Bächtold, Rolf
*____.1928 in
†____.____ in
Architekt in Rorschach
1958–1965 aktiv in der
Rorschacher Verkehrsfrage

Bänziger-König, Johann Jakob
*27.07.1809 in
†10.05.1883 in Pfäfers SG
Kaufmann in St.Gallen
1853–1853 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1854–1856 VerwRat S.G.A.E.
(Nachfolger von Baumgartner)
1857–1869 VerwRat V.S.B.

Bänziger-LaNicca, Johann Jakob
*22.07.1811 in
†18.06.1859 in
Schwiegersohn von
LaNicca, R. (*1794 / †1883)
Bankier in St.Gallen
1853 EisenbahnKomm S.G.A.E.

Bärlocher, Barth. Fr. Albert
*28.05.1831 in St.Gallen
†12.01.1903 in St.Gallen
Dr. iur. und Eisenbahn-
fachmann
1867–1873 Gemeinde-
ammann in St.Gallen

Bärlocher-Jakob, Bartholome Konrad Karl
*02.10.1821 in St.Gallen
†26.02.1891 in St.Gallen
Direktor in St.Gallen
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1856 Mitbegründer der
Deutsch-Schweiz. Kreditbank
St.Gallen

Baerlocher, Ernst R. Bärlocher, Ernst R.
*____.1887 in
†____.____ in
Ingenieur in St.Gallen
1938 Feuilleton-Verfasser und
Chronist

Bärlocher, Johann Conrad
*24.06.1784 in
†07.05.1856 in
Vater von Bärlocher, J. C.
(*1807 / †1877)
Kaufmann in St.Gallen
1846–1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
1846–18__engeres Komitee
(mit Naeff, Weydmann, Hart-
mann, Hungerbühler)
1853–1856 VerwRat S.G.A.E.

Bärlocher, Johann Conrad
*12.12.1807 in
†20.05.1877 in
Sohn von Bärlocher, J. C.
(*1784 / †1856)
Kaufmann und Bankier
in St.Gallen
1857–1863 VerwRat V.S.B.

Bärlocher, Werner
*19.07.1878 in St.Gallen
†23.03.1947 in Zürich
Ingenieur
1904–1911 Bauführer:
Bau BT, Los 1 und Los 1A
1930–1943 Oberingenieur
SBB-Kreis III

Baldinger, Paul
*26.06.1855 in
†25.09.1930 in
1890–1900 Kursinspektor
V.S.B.
1900–1909 Oberbetriebschef
SBB

Balzer, Math. Jakob
*11.07.1822 in
†19.07.1888 in
Ingenieur
1861 Eisenbahn-Ingenieur
St.Gallen

Barnett, ???
*____.18__ in
†____.____ in
Bankier in London
1853–1854 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Bartholony, François
*02.03.1796 in Genf
†10.06.1881 in Genf
Bankier und Eisenbahn-
politiker
1856 Mitunterzeichner
Fusionsvertrag zur V.S.B.
(S.G.A.E., S.O.B.', Gl.T.B.)

Baumann, Albert
*____.1843 in Alterswil SG
†04.11.1909 in St.Gallen
Dr. iur.
1876–1896 Direktor V.S.B.
1896–1901 Direktor Verkehrs-
wesen V.S.B. (Direktions-Präs)

Baumgartner, Gallus Jakob
*16.10.1797 in Altstätten SG
†12.07.1869 in St.Fiden SG
Vater von Baumgartner, L.
(*1828 / †1870)
Jurist, Landammann SG und
Eisenbahnpolitiker
1853–18__ Direktor S.O.B.'
(mit Killias, LaNicca)
1853–1853 VerwRat S.G.A.E.
(abgelöst durch Bänziger-
König)
1857–1858 VerwRat V.S.B.

- Baumgartner, Leo**
*21.06.1828 in St.Gallen
†____.1870 in Gmünd
Sohn von Baumgartner, G. J.
(*1797 / †1869)
Ingenieur und Architekt
1853–1856 Zentralbüro und
Rechnungswesen S.G.A.E.
- Bavier, Albert**
*12.10.1841 in Chur GR
†04.11.1925 in Chur GR
Bankier in Chur
1895–1897 VerwRat V.S.B.
- Bavier, Simeon**
*____.1801 in
†____.1865 in
Kaufmann und Bürgermeister
in Chur
1853–18__ VerwRat S.O.B.
1857–1860 VerwRat V.S.B.
- Bavier, Simeon**
*16.09.1825 in Chur GR
†27.01.1896 in Basel
Sohn von Bavier, J. B.
(*1795 / †1856)
Ingenieur und Bundesrat
1862–1878 VerwRat V.S.B.
1870 Projektverfasser
Splügenbahn
- Beck-Mosher, Theodor**
*19.11.1821 in
†17.11.1878 in
St.Gallen
1856–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
- Benz-Meisel, Friedrich August**
*17.08.1853 in
†13.09.1938 in Rorschach SG
Kaufmann und Verkehrspoliti-
ker in Rorschach
- Berchtold, Walter**
*01.10.1906 in Winterthur ZH
†23.01.1986 in Wädenswil ZH
Dr. iur. und Direktions-
Präsident der Swissair
1945–1950 Direktor SBB-
Kreis III in Zürich (nach Hess)
- Bernet, Alexander**
*15.10.1827 in
†____.____ in
Sekretär in St.Gallen
1861 Archivar V.S.B.
- Bersinger, Friedrich**
*07.04.1850 in St.Gallen
†05.10.1925 in St.Gallen
Kantons-Ingenieur in St.Gallen
1889 Bericht über die Ver-
kehrsanstalten in Rorschach
- Bertschinger, Arnold**
*07.05.1856 in Lenzburg AG
†12.04.1923 in
Ingenieur
1885–1900 Kontroll-Ingenieur
des eidg. Eisenbahn-
departements
1908–1920 Direktor SBB-Kreis
III in Zürich (nach Mezger)
- Beuret, Gregor**
*____.1931 in Zürich
†____.____ in
Dr. rer. pol.
1988–1994 Direktor SBB-Kreis
III in Zürich (nach Wachter)
- Beutter, Albert Jos. Ant.**
*01.07.1830 in
†____.____ in
Eisenbahner
1861 Chef Kommerzielles
Büro V.S.B.
- Bidder, George Parker**
*13.06.1806 in
†____.1878 in
Ingenieur
1850 korrespondierte mit
Stephenson über die schwei-
zerischen Verhältnisse
- Bitzer, Ludwig**
*____.18__ in
†21.02.1883 in
Architekt
1853–18__ Direktions-
Architekt S.G.A.E.
- Bleuler, Conrad**
*____.1847 in
†08.09.1921 in Zürich
Dr. iur. und RegRat ZH
1895 VerwRat N.O.B.
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter ZH)
- Blöchliger, R.**
*____.18__ in
†____.19__ in
Rorschach
1919 Vorschlag zur Rorschach-
Verkehrsfrage (West-
bahnhof)
- Blotnitzki, Leopold Stanislaus**
*15.11.1817 in St.Petersburg
†23.06.1879 in Bern
Ingenieur
1873–1878 Technischer Ins-
pektor des eidg. Eisenbahn-
departements
18__ Bahnhofprojekte für
Winterthur
- Blount, Edward Ch. / Sir**
*16.03.1809 in
†15.03.1905 in
Bankier in Paris
Réunion Financière (mit Roth-
schild, ...)
1863 KonzBewerber: Boden-
see-Gürtelbahn (mit Talabot,
Hentsch)
- Blumer-Jenny, Eduard**
*10.02.1848 in Schwanden GL
†07.10.1925 in Schwanden GL
Kaufmann und Landammann
GL
1896–1902 VerwRat N.O.B.
(Kantonsvertreter)
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Bundesvertreter)
1902–1920 VerwRat SBB
- Bösch, Hans**
*20.03.1846 in
†17.03.1893 in Wil SG
Architekt in St.Gallen
1874–18__ Entwurf verschie-
dener Stationsbauten der
V.S.B.
- Boller-Zangger, Johann Hein-
rich**
*26.08.1821 in Uster ZH
†29.12.1877 in Zürich
Kaufmann und Eisenbahn-
politiker
1856 Direktor Gl.T.B. (mit
Pfenninger, Trümpler)
1856–1877 VerwRat V.S.B.
- Breitinger, Johann Jakob**
*30.01.1814 in Dinhard TG
†15.03.1880 in Weesen SG
Architekt
1859–1861 Entwurf verschie-
dener Bahnhofbauten der
V.S.B.
- Brettauer, Louis Leopold**
*____.1853 in
†09.10.1943 in
Bankier in St.Gallen und
Generalkonsul für Serbien
1889–1891 VerwRat V.S.B.
- Bridler, Otto**
*09.05.1864 in Altnau TG
†14.05.1938 in Winterthur ZH
Architekt und Oberst
1895 «Jung&Bridler» Archi-
tekturbüro, Winterthur
1894–1895 Umbau und
Erweiterung des Aufnahme-
gebäudes von Winterthur
→ Jung, E.G. (*1841 / †1912)
- Britt, Josef**
*21.05.1912 in
†02.08.1998 in
Dr. rer. pol. in Rorschach
____-____ Sekretär der General-
direktion SBB (nach Strauss)
- Brunel, Isambard Kingdom**
*09.04.1806 in Portsmouth
†15.09.1859 in London
Ingenieur und Pionier der
Technik
1836 Konstrukteur der
Brückenschienen (Bridge Rails)
1857 dieser Schienentyp
wurde eingesetzt im Rheintal
und Seetzal (S.O.B.)
- Bühler-Honegger, Johann
Heinrich**
*23.05.1833 in Feldbach ZH
†15.03.1929 in Rapperswil SG
Unternehmer und Eisenbahn-
politiker
1878–1892 VerwRat V.S.B.
- Bühler, Peter Theophil**
*27.08.1841 in Igis GR
†29.01.1913 in Chur GR
NatRat GR
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Bundesvertreter)
1901–1902 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
1902–19__ Direktions-Sekre-
tär SBB-Kreis IV in St.Gallen
- Bünzli, Heinrich Gustav**
*____.1844 in
†____.____ in
Eisenbahner
1884–1901 Kommerz Büro
V.S.B. in St.Gallen
1901–19__ Chef Personenta-
rif-Büro SBB
- Bürgi, Johann Heinrich**
*22.11.1826 in
†16.03.1895 in St.Gallen
Ingenieur
1853–1856 Bauleitung
St.Gallen-Flawil, S.G.A.E.
1859–1885 Bahn-Ingenieur
V.S.B.
1886–1894 VerwRat V.S.B.
- Bürgi, Martin**
*____.1866 in
†08.11.1940 in Sargans SG
Eisenbahner
19__–1924 Betriebs-Direktor
SBB-Kreis IV in St.Gallen
- Cafilisch, Johann Anton**
*05.08.1860 in Flerden GR
†10.03.1925 in Chur GR
RegRat GR
1899–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter GR)
1906–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Calonder, Felix**
*07.12.1863 in Scuol GR
†14.06.1952 in Zürich
Dr. iur.
1903–1904 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Clegg, Samuel**
*02.03.1781 in Manchester
†08.01.1861 in Hampstead
Ingenieur und Förderer atmos-
phärischer Antriebssysteme
1839 pneumatische Versuchs-
eisenbahn in Southwark
→ Samuda, J.
(*1813 / †1885)
→ Samuda, J.
(*1811 / †1844)
- Cottier, Raphael**
*21.01.1891 in Jaun FR
†06.02.1974 in Bern
Dr. iur.
1936–1940 Direktor SBB-
Kreis III in Zürich (nach Herold)
- Cunz, Heinrich Carl**
*21.07.1838 in Zürich
†11.04.1899 in Rorschach SG
Ingenieur und Oberst in
Rorschach SG
1896–1899 VerwRat V.S.B.

Curti, Basil Ferdinand
*20.05.1804 in Rapperswil SG
†09.07.1888 in Konstanz D
RegRat und Landammann SG
1853–1857 VerwRat S.O.B.
(= GenKom: S.O.B.)
1857–1861 VerwRat V.S.B.

Curti, Theodor
*24.12.1848 in Rapperswil SG
†13.12.1914 in Thun BE
RegRat und Landammann SG
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter SG)
1896–1902 VerwRat N.O.B.
(Kantonsvertreter SG)

Dardier, Robert
*16.05.1824 in St.Gallen
†25.05.1885 in St.Gallen
Ingenieur und Verkehrspolitiker
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil unter Sulzberger
1856 beteiligt am Bau der
S.G.A.E./V.S.B.

Dassier, André Auguste
*14.04.1790 in Genf
†09.11.1862 in Menton
Bankier
1856 Réunion Financière

Dederal, Julius
*05.12.1864 in Chur GR
†05.12.1939 in Savognin GR
Dr. iur. und RegRat GR
1909–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Diethelm-Grob, Theodor
*06.01.1850 in
†13.09.1919 in
1912–1915 VerwRat
Schweiz. Bankgesellschaft
1914–1914 VerwRat SBB

Dietrich, Jakob
*14.05.1881 in
†13.03.1970 in
Eisenbahner in Rorschach
1950 Chronist und Autor

Ditscher, Carl Heinrich
*22.04.1832 in
†___.1915 in
Vater von Ditscher, H.
(*1870 / †1963)
Baumeister in Rorschach
1869–18__ Bahnhofbauten
in Rorschach-Hafen und
Rorschach

Ditscher, Carl Heinrich
*19.04.1870 in Rorschach SG
†13.08.1963 in Zürich
Sohn von Ditscher, H.
(*1832 / †1915)
Architekt
1898 Architekt der V.S.B.

Dollfuss, Jean Gaspard
Dollfuss, Caspar
*11.01.1812 in Mülhausen
†16.04.1889 in Montcherand
Ingenieur
1855–1856 Brückenbauten
S.G.A.E.: Thur, Glatt, Sitter
und Uze

Doxat, ???
*___.___.___. in
†___.___.___. in
Kaufmann in London
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Dudler, Anton
*27.04.1891 in
†15.10.1967 in
Sohn von Dudler, J. B.
(*1860 / †1924) Ingenieur
Ingenieur
1943–19__ Leitung der Bau-
abteilung SBB-Kreis III

Dudler, Johann Baptist
*11.08.1860 in Altenrhein SG
†01.02.1924 in Rorschach SG
Vater von Dudler, A.
(*1891 / †1967) Ingenieur
Ingenieur
1883–1887 Werkstätten-
Ingenieur V.S.B.
1903–19__ Werkstätten-
Vorstand Rorschach SBB
1916–1919 Projektverfasser
zur Rorschacher Verkehrsfrage

Dufour, Guillaume Henri
*15.09.1787 in Konstanz D
†14.07.1875 in Genf
Ingenieur, Verkehrspolitiker
und General

Dufour, Louis
*15.04.1801 in
†30.04.1869 in
Bankier in Paris
1859–18__ VerwRat V.S.B.
→ Paccard, B.
(*1796 / †1863)

Eberle, Joseph Meinrad
*___.1809 in
†___.1896 in
Ingenieur und Topograph
18__ Vermessung des Kantons
St.Gallen
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil

Edelmann, Josef Martin
*05.11.1821 in
†20.01.1908 in Rorschach SG
Tierarzt und Gemeinde-
ammann in Goldach
1878 Vertrag zwischen der
Gemeinde Goldach und den
V.S.B. zur Bahnhoffrage
1879 Rücktritt des gesamten
Gemeinderats aufgrund der
Bahnhoffrage

Egli, Alfred
*13.12.1853 in Egolzwil LU
†01.06.1909 in Huttwil BE
Ingenieur
1888–1892 Vorstand der
V.S.B. Werkstätten Rorschach

Egli, Hermann
*___.18__ in
†12.08.1891 in St.Gallen
18__–18__ V.S.B.-Archivar in
St.Gallen

Egli, Johannes
*30.01.1837 in Haag SG
†22.11.1906 in Rorschach SG
Lehrer, Publizist und Eisenbah-
ner, bekannt unter «Hans
Allengut», «Sebastian Sturm-
vogel» u.a.m.
1863–18__ Beamter der
Maschineninspektion V.S.B.
in Rorschach

**Egloff-Hippenmeier, Joh.
Conrad**
*09.07.1838 in Tägerwilen TG
†02.03.1907 in Frauenfeld TG
Dr. iur. und RegRat TG
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter TG)
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Egloff, Johann Jakob
*25.01.1855 in Ried TG
†13.11.1928 in Winterthur ZH
Ingenieur
1908–1924 Oberingenieur
SBB-Kreis IV, St.Gallen

Eigenmann, Carl Alfred
*19.09.1849 in Hörstetten TG
†27.07.1931 in Müllheim TG
Dr. h. c. und NatRat TG
1911–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Eisenring, Hans
*17.06.1932 in Rorschach SG
†___.___. in
Sohn von Eisenring, Th.
(*1898 / †1961)
Ingenieur
1983–1992 Generaldirektor
SBB in Bern

Eisenring, Johann Baptist
*12.08.1868 in Kirchberg SG
†31.12.1925 in Rorschach SG
Vater von Eisenring, Th.
(*1898 / †1961)
Dr. iur. und NatRat SG
1910 aktiv in der Rorschacher
Verkehrsfrage

Eisenring, Johann Theodor
*01.05.1898 in St.Gallen
†25.02.1961 in
Vater von Eisenring, H.
(*1932 / †___.)
Dr. iur. und NatRat SG
1956 aktiv in der Rorschacher
Verkehrsfrage

Engensperger, Arnold
*___.1878 in
†18.12.1924 in
Dr. iur. und Gemeindeammann
von Rorschach SG
1918–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Engerth, Wilhelm
*26.05.1814 in Pless
†04.09.1884 in Baden b. Wien
Ingenieur
1853 Konstrukteur des Stütz-
tender-Systems Engerth (Sem-
meringbahn)
1855–1858 Lokomotivbauart
S.G.A.E. und V.S.B. nach En-
gerth

Ernst, Heinrich
*12.08.1847 in Dättlikon ZH
†27.03.1934 in Zürich
Lehrer und RegRat ZH
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Erpf, Franz Eduard
*17.02.1807 in St.Gallen
†21.01.1851 in St.Gallen
Dr. iur. und Eisenbahnpolitiker
1836 Mitinitiat der «Kronen-
Versammlung» in Rorschach
vom 17.01.1836

Escher, Eugen
*10.05.1831 in Zürich
†25.05.1900 in Zürich
Dr. iur. in Zürich
1872–1894 Direktor N.O.B.
1896–1900 VerwRat V.S.B.

**Escher-Bodmer, Johann Con-
rad**
*___.1812 in
†___.1871 in
Bankier in Zürich
1856 Direktor N.O.B.
1856 Fusionsverhandlungen
(N.O.B., S.G.A.E., S.O.B.,
Gl.T.B.)

Eschmann, Johannes
*07.05.1808 in Wädenswil ZH
†14.01.1852 in Zürich-Enge
Ingenieur und Topograph
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil

von **Etzel, Carl**
von **Etzel, Karl**
*06.01.1812 in Heilbronn
†02.05.1865 in Kimmelbach
Ingenieur
1846 Gutachter «Rorschach–
St.Gallen–Wyl» (mit Pauli)
1852–1856 Baudirektion
S.G.A.E. (mit Hartmann)
→ Pauli, F. A. (*1802 / †1883)

Eugster, Arthur
*05.04.1863 in New York
†07.01.1922 in Speicher AR
Bruder von Eugster, H.
(*1861 / †1932)
Pfarrer und RegRat AR
1901–1910 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Eugster-Züst, Howard
*14.11.1861 in New York
†18.04.1932 in Speicher AR
Bruder von Eugster, A.
(*1863 / †1922)
Pfarrer und RegRat AR
1908–1932 NatRat AR
1918–1922 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Eugster, Johann Ignaz
*23.12.1830 in
†07.07.1886 in Tablat SG
Ingenieur und Verkehrspoliti-
ker in St.Gallen
1873 Projektverfasser: Eisen-
bahn Gossau–Degersheim–...

Fagagnini, Hans Peter
*23.09.1945 in
†_____._____._____. in
Dr. rer. pol.
1993–1998 Generaldirektor
SBB

Fässler, Hermann Anton
*_____.18__ in
†_____._____._____. in
Bauunternehmer
18__–1856 beteiligt am Bau
der S.G.A.E.

Falkner, Charles
Falkner, Ulrich Carl
*07.11.1865 in
†08.03.1931 in
Lehrer, Dr. phil. und Geologe
1908 Geologischer Gutachter
zum Rosenberg-Tunnel in
St.Gallen

Faller, Ignaz
*31.01.1817 in
†20.01.1870 in
Ingenieur und Bauunter-
nehmer
18__–1856 beteiligt am Bau
der S.G.A.E.
1861 Ingenieur der V.S.B. in
St.Gallen

Faller, J.
*_____._____._____. in
†_____._____._____. in
1842 Rorschacher Petent
für eine Eisenbahn Rorschach-
Chur (mit Weber, Gorini,
Krauss, Roth)

Faller, Johann Martin
*22.10.1806 in
†16.12.1878 in
Oberst in Rorschach
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Fehr, Karl Alfred
*05.08.1848 in Frauenfeld TG
†10.11.1904 in Frauenfeld TG
Dr. iur. und NatRat TG
1899–1902 VerwRat N.O.B.
1901–1904 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Fels, Christian Friedrich
*15.12.1794 in St.Gallen
†26.06.1862 in St.Gallen
Dr. iur. und Gemeindeammann
in St.Gallen
1836 InitKom zur Klärung ei-
ner neuen Verbindung St.Gal-
len–Rorschach (mit Krauss,
Specker, Roth, Gerschwyler,
Kubli, Gonzenbach)

Fisch, Hermann
*_____.1870 in
†20.04.1936 in St.Gallen
Eisenbahner
1907–19__ Betriebschef
SBB-Kreis IV

Fischer, August Friedrich
*23.05.1809 in
†_____._____._____. in
Ingenieur
1856–18__ Maschinen-
Ingenieur der S.O.B.' in Chur
1858–1859 V.S.B.-Ingenieur
in St.Gallen

Fischer, Walter
*28.02.1899 in
†_____.1977 in
Dr. oec. publ.
1950–1964 Direktor SBB-Kreis
III in Zürich (nach Berchtold)

Fornaro, Theodor
*18.06.1827 in Rapperswil SG
†29.03.1905 in St.Gallen
1857–1872 Bahnhofinspektor
V.S.B. in St.Gallen
1875–1887 Betriebs-Direktor
V.S.B.
1888–1901 VerwRat V.S.B.

Forter, Robert
*05.02.1849 in
†04.08.1902 in
Sohn von Forter, S.
(*1820 / †1881)
Eisenbahner
1882–1901 Chef General-
komptabilität V.S.B. in St.Gal-
len
1901–19__ Chef Ausgaben-
kontrolle SBB

Forter, Samuel
*17.09.1820 in
†04.03.1881 in
Vater von Forter, R.
(*1849 / †1902)
1854–1856 Kassieramt der
S.G.A.E.
1857–1881 Chef General-
komptabilität V.S.B.
in St.Gallen

Frefel, Joh. Conrad
*13.07.1819 in Neukirch TG
†28.04.1879 in
Ingenieur in Frauenfeld
1852 Projektierung der Stre-
ckenvarianten Wil–Aadorf–
Elgg

Freudweiler, Joh. Caspar
Freudweiler, Hans
*_____.1833 in
†_____.1883 in
Ingenieur
1858–1864 im Dienst der
V.S.B. St.Gallen

von **Gaab, Ludwig** Friedrich
*01.04.1800 in Tübingen
†23.08.1869 in Stuttgart
Ingenieur und Architekt
1853 Experte für den Kanton
Thurgau für die Strecke Isl-
ikon–Romanshorn
→ Wild, J. (*1814 / †1894)

Gaudy, Adolf
*07.07.1872 in Rapperswil SG
†13.01.1956 in Rorschach SG
Architekt und Verkehrspoliti-
ker in Rorschach
1940 Förderer der Rhein-Bo-
densee-Schiffahrt
1911 aktiv in der Rorschacher
Verkehrsfrage

Geigy-Preiswerk, Carl
*_____.1798 in Basel
†27.01.1861 in Basel
Kaufmann
1850 Experte zum Schweizeri-
schen Eisenbahnsystem (mit
Ziegler)
1858–1861 Direktor S.C.B. in
Basel
→ Ziegler, J. M.
(*1801 / †1883)

Gerschwyler, Johannes
*_____._____._____. in
†_____._____._____. in
alt Kreisammann in Rorschach
1836 InitKom zur Klärung
einer neuen Verbindung
St.Gallen–Rorschach (mit
Krauss, Specker, Fels, Roth,
Kubli, Gonzenbach)

Gescheider, C.
Gescheider, K.
*_____._____._____. in
†_____._____._____. in
Bankier in St.Gallen
1880–18__ VerwRat V.S.B.

Ghega, Carl
von **Ghega, Carl**
*13.06.1802 in Venedig
†14.03.1860 in Wien
Ingenieur
1846 wird als Fachautorität in
Eisenbahnfragen mehrfach zi-
tiert
1848–1852 Bauleiter der Sem-
meringbahn (beispielhafte
Bergstrecke)

Giger, Jakob
*_____.1824 in
†_____._____._____. in
Hauptmann
1854 Sekretär des VerwRat
S.G.A.E.

Girtanner, Alfred Hermann
*10.03.1858 in St.Gallen
†09.06.1926 in Bern
Ingenieur
1892–____. Chef Transport-
und Tarifwesen im eidg. Eisen-
bahn-Inspektorat
1897–____. Stv.Direktor im
eidg. Eisenbahn-Inspektorat

Glauser, Johann D.
*05.06.1844 in Muri BE
†13.02.1906 in Bern
Ingenieur
1875–1905 Kontroll-Ingenieur
des eidg. Eisenbahndeparte-
ments
1877 Untersuchung über die
Entgleisung in Winterthur-
Grüze

Glinz, Jakob August
*_____.1842 in
†_____._____._____. in
Ingenieur und Major in St.Gal-
len
1888 Adj. Kursinspektion der
V.S.B. in St.Gallen

Glinz, Johann Caspar
*_____.1841 in
†21.03.1927 in Rorschach SG
Kaufmann und Verkehrs-
politiker
1899–1901 VerwRat V.S.B.
1901–1917 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Gmür, Dominik
*21.06.1800 in Schänis SG
†07.01.1867 in Schänis SG
Oberst und Verkehrspolitiker
1837–18__ Komm
Basel–Italien

Gmür, Leonhard
*22.10.1808 in Amden SG
†12.08.1877 in St.Gallen
Redaktor und Kaufmann
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Gohl, Theodor
*22.03.1844 in Aarberg BE
†01.10.1910 in Basel
Architekt
1884–1885 Bahnhofprojekt
in St.Gallen

Gonzenbach, Carl August
*13.02.1779 in St.Gallen
†06.05.1851 in St.Gallen
Vater von Gonzenbach, C.E.
(*1816 / †1886)
Kaufmann und Richter in
St.Gallen
1846–1851 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil

Gonzenbach-Wetter, Carl
Emil Viktor
*14.02.1816 in St.Gallen
†13.06.1886 in St.Gallen
Sohn von Gonzenbach, C. A.
(*1779 / †1851)
Oberst in St.Gallen
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1858–1886 VerwRat V.S.B.

Gonzenbach-Weniger, Joh.
Jac. Adolph
* __. __. 1802 in Hauptwil TG
†14.03.1856 in London
Schwiegersohn von
Weniger, M. (*1763 / †1836)
Ingenieur
1836 InitKom zur Klärung
einer neuen Verbindung
St.Gallen–Rorschach (mit
Krauss, Specker, Fels, Roth,
Gerschwyler, Kubli)

Gooch, Daniel
* __. __. 1816 in Bedlington GB
†08.10.1899 in
Ingenieur
1847 Konstrukteur der
«Gooch-Steuerung»
1850 war ursprünglich als
bundesrätlicher Experte be-
stimmt, fiel krankheitsbeding-
t aus und wurde durch Swin-
burne ersetzt
→ Stephenson, R.
(*1803 / †1859)
→ Swinburne, H.
(*1821 / †1855)

Gorini, Johann Baptist
*11.07.1796 in
†27.12.1873 in
1842 Rorschacher Petent für
eine Eisenbahn Rorschach–
Chur (mit Weber, Fallner,
Krauss, Roth)

Grob, Ernst
*24.04.1910 in Rorschach SG
†28.11.1984 in Rorschach SG
Stadtammann in Rorschach
und NatRat SG
1948–1966 aktiv in der Ror-
schacher Verkehrsfrage

Gruber, Johann Baptist
*30.06.1786 in
†11.06.1846 in Pfäfers SG
Fürsprech in Rorschach
1836 Sekretär mit Erpf (Ror-
schacher Versammlung vom
17.01.1836)

Gruettefien, Ernst
Grüttefien, Ernst
* __. __. 1838 in
†17.01.1890 in
Architekt, Oberbaurat und
Bauinspektor in Hannover
18__ Gutachter für die Bahn-
hofprojekte in Winterthur

Gsell, Walter
* __. __. 1861 in St.Gallen
†07.09.1929 in St.Gallen
1911–1918 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Gubler, Hans Conrad
* __. __. 18__ in
† __. __. __ in
1881 Hauptkassier V.S.B. in
St.Gallen

Gubser, J. Beat
*09.04.1836 in Walenstadt
†26.12.1882 in Zürich
Ingenieur
1876 Stahlbau-Werkstätten
Wil SG

Gugelberg, Ulysses Rudolf
*28.07.1809 in Maienfeld GR
†20.01.1875 in Ragaz SG
Ingenieur
1852 Förderer Schweiz. Ost-
bahn/Ostalpenbahn
1852 Gutachter (mit Merian)

Hablützel, R.
* __. __. 18__ in
† __. __. __ in
Ingenieur und Oberst
__–1855 beteiligt am Bau
der S.G.A.E.

Hafner, Johann Ulrich
*16.10.1827 in Wittenbach
†02.10.1891 in Kronbühl
Ingenieur und Oberst
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil

Haltiner, Jakob
*04.06.1831 in Altstätten SG
†21.12.1907 in Zürich
Ingenieur
1855–1856 Bauführer
S.G.A.E.: Aadorf–Winterthur

Haltmeyer, J. Albert
* __. __. 1831 in
†13.07.1914 in St.Gallen
Eisenbahner
1863–1875 Bahnhof-Vor-
stand-/Inspektor St.Gallen
V.S.B.

Haltmeyer, Karl
* __. __. 1865 in
† __. __. __ in
Ingenieur
1888–1901 Werkstätten-Inge-
nieur der V.S.B. in Rorschach

Hanhart, Konrad
* __. __. 1847 in
† __. __. __ in
Eisenbahner
1889–1901 Chef Betriebs-
kontrolle V.S.B.
1902–19__ Vorstand Rech-
nungsbüro SBB-Kreis IV

Harringer, Louis
* __. __. 1908 in
† __. __. 1989 in
1965 Vorschlag zur Verkehrs-
frage (Einführung der Seelinie
über Goldach SG)

Hartmann, Friedrich Wilhelm
*23.12.1809 in Dillingen
†10.07.1874 in St.Gallen
Ingenieur
1836–1853 Kant. Strassen-
und Wasserbau-Inspektor SG
1853–1856 Baudirektion
S.G.A.E. (mit vonEtzel)

Hartmann, Georg
*08.01.1873 in Schiers GR
†17.04.1932 in Chur GR
Dr. iur. und Stadtpräsident von
Chur
1916–1922 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Hartung, Moritz Wilhelm
von Regensburg ZH
*01.05.1818 in
†06.02.1854 in
Stiefbruder von Rüttimann,
J. J. (*1813 / †1876)
Ingenieur
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil

Hasler, Eduard J.
*06.09.1849 in Pfäffikon ZH
†14.09.1893 in
Dr. iur. in Winterthur
1892–1893 VerwRat V.S.B.

Hauser, Johann
*10.02.1853 in Muolen SG
†10.05.1921 in St.Gallen
RegRat und Landammann SG
1914–1920 VerwRat SBB

Hautle-Hättenschwiler,
Albert
*25.09.1870 in Steinegg AI
†01.01.1953 in Goldach SG
Dr. iur. und Verkehrspolitiker in
Rorschach
19__ Gründer «Nordostschw.
Schiffahrtsverband»
19__ Förderer Ostalpenbahn

Heberlein, Georges
*01.02.1874 in Wattwil SG
†31.10.1944 in Wattwil SG
Ingenieur
1924–19__ VerwRat SBB

Hefti-Trümpy, Heinrich
*28.03.1819 in Hätzingen GL
†21.03.1896 in Roé (I)
Ratsherr von Hätzingen GL
1874–1889 VerwRat V.S.B.

Hegner, Salomon
* __. __. 1789 in
† __. __. 1869 in
Ingenieur und Topograph
1846 Vermessungsarbeiten
Rorschach–St.Gallen–Winter-
thur

Heitz, Johann Jakob
* __. __. 1812 in
† __. __. 1885 in
Vater von Heitz, J. Ph.
(*1856 / †1909)
Unternehmer und Kaufmann
in Münchwilen
1852 InitKom: Rorschach–
St.Gallen–Wil

Heitz, Joh. Philipp
*24.03.1850 in Münchwilen
†10.01.1909 in Münchwilen
Sohn von Heitz, J. J.
(*1812 / †1885)
Fabrikant und Oberst
1889–1909 VerwRat SLM
Winterthur
1901–1908 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Hemmi, Peter
* __. __. 1789 in
† __. __. 1852 in
Geometer
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil

Henne, Otto
*26.08.1828 in
†30.08.1914 in
Sekretär und Archivar
1856 Verfasser «Illustrierter
Wegweiser auf der S.G.A.E.»
1859–1912 Staatsarchivar
St.Gallen

Hentsch, Isaac Edouard
*10.07.1829 in Genf
†10.10.1892 in Paris
Bankier in Paris
1859–18__ VerwRat V.S.B.
1863 KonzBewerber: Boden-
see–Gürtelbahn (mit Blount,
Talabot)

Herold, Robert
*22.02.1879 in Paris
†11.04.1938 in Zürich
Dr. iur.
1901–1903 Sekretär SBB-Kreis
IV, St.Gallen
1926–1936 Direktor SBB-
Kreis III in Zürich (nach Locher)

Herz, Julius
*10.05.1825 in Bayreuth
†11.08.1910 in Wien
Ingenieur
1853–1855 Sektions-Inge-
nieur Wil–Winterthur
1855–1887 Vorstand S.C.B.
Baubüro in Basel

Herzberg, Karl
* __. __. 18__ in
† __. __. 19__ in
Bankier in Frankfurt
1885–1901 VerwRat V.S.B.

Hess, Fritz
*08.09.1895 in Zürich
† __. __. 1970 in
Dr. iur.
1936–1940 GeneralSekr
GD-SBB
1940–1945 Direktor SBB-
Kreis III in Zürich (nach Cottier)

Hidber, Joh. Heinrich
* __. __. 18__ in
†05.03.1900 in
Eisenbahner
1855–18__ im Dienst der
S.G.A.E. / V.S.B.
18__–1890 Kursinspektor
V.S.B.

- Hildebrand, Emil**
*28.02.1868 in Cham ZG
†21.11.1943 in Appenzell
Dr. med. und Verkehrspolitiker
in Appenzell
1908–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Hilfiker, Hans**
*15.09.1901 in Zürich
†02.03.1993 in Gordevio TI
Ingenieur und Gestalter
1950 Entwurf des SBB-Portal-
krans
1952–1955 Entwurf und Bau
der Bahnsteigdächer von
Winterthur-Grüze
1955 Entwurf der SBB-Bahn-
hofsuhr
- Hiller, Karl August**
*___, 1852 in
†19.04.1901 in St.Gallen
Architekt
18__–18__ verschiedene
Bahnhofbauten
1900–1904 Projektvorschlag
Bahnhof St.Gallen
- Hintermeister, Carl**
*___, 1845 in
†23.01.1931 in
Gemeindeammann in
Rorschach
1897–1909 aktiv in der
Rorschacher Verkehrsfrage
- Hipp, Matthias**
*15.10.1813 in Blaubeuren
†03.05.1893 in Zürich
Uhrmacher und Dr. h. c.
1875 Konstruktion der Hipp-
schen Wendescheibe (typi-
scher Signaltyp auf dem
V.S.B.-Netz)
- Hippenmeier, Konrad**
*05.06.1880 in
†10.04.1940 in
Architekt
1918– Chef des Bebauungs-
planbüros der Stadt Zürich
1929–1930 Gutachter zur
Rorschacher Bahnhoffrage/
Verkehrsfrage
- Hocheisen, ???**
*___, ___ in
†___, ___ in
Ingenieur
1855 Bauleiter der Goldach-
Eisenbahnbrücke in Goldach
→ Schöttle, G.H.
(*1823 / †1897)
- Hochstrasser-Boller, Arnold**
*27.01.1843 in
†31.03.1893 in Uster ZH
Fabrikant in Uster ZH
1883–1892 VerwRat V.S.B.
- Höfliger, Anton**
*12.09.1811 in Rapperswil SG
†17.06.1886 in Jona SG
Jurist, RegRat und Landam-
mann SG
1857–1885 VerwRat V.S.B.
(1875–1885 Präs)
- Hörni, Joh. Conrad**
*14.02.1847 in Neunforn ZH
†09.08.1926 in Unterstamm-
heim ZH
Kaufmann und NatRat ZH
1901–1921 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Hörnlimann, Jakob**
*___, 18__ in
†___, ___ in
Bauunternehmer in Münchwil-
len TG
18__–1855 beteiligt am Bau
S.G.A.E. (Wil–Winterthur)
- Hoffmann, Arthur H.**
*18.06.1857 in St.Gallen
†23.07.1927 in St.Gallen
Dr. iur. und Oberst
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(1898–1901 VizePräs)
1906–1910 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
1918–1923 VerwRat SBB
- Hoffmann, Joseph Marzell**
*20.10.1809 in Rorschach SG
†13.08.1888 in Rorschach SG
Jurist, RegRat und Land-
ammann SG
1846–1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
1852 Förderer Schweiz. Ost-
bahn/Ostalpenbahn
1852–1856 VerwRat S.G.A.E.
- Hoffmann, Carl Jakob**
*02.02.1820 in St.Gallen
†26.07.1895 in St.Gallen
Dr. iur.
1858 Bevollmächtigter von
Rothschild
1858–1895 VerwRat V.S.B.
- Hoffmann-Merian, Theodor**
*05.03.1819 in Basel
†29.02.1888 in
1859–18__ Betriebschef V.S.B.
18__–1863 Chef innerer
Dienst V.S.B.
- Hofmann-Schwank, Emil**
*21.02.1865 in Egelshofen
†10.03.1927 in Bern
Dr. phil. und NatRat TG
1906–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Honegger, Caspar**
*12.12.1804 in Rüti ZH
†07.01.1883 in
Industrieller
1856–1856 VerwRat Gl.T.B.
1857–1882 VerwRat V.S.B.
- Howe, William**
*12.05.1803 in Spencer
†19.09.1852 in Springfield
Ingenieur
1846 Brückenbauten nach
«System Howe» wurden von
Pauli und Etzel erwogen
→ Town, I. (*1784 / †1844)
- Huber, Heinrich Oskar**
*27.06.1864 in Fischenthal ZH
†30.01.1928 in Winterthur
Dr. iur. und Redaktor des
«Landboten» in Winterthur
1921–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Hug, Gottlob**
*___, 1842 in
†07.04.1907 in Ramsen SH
RegRat SH
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
- Hugentobler-Schirmer, Adolf**
*___, 1840 in
†20.05.1913 in St.Gallen
1900 Waisenamtspräsident in
St.Gallen
1896–1901 VerwRat V.S.B.
- Hungerbühler, Matthias**
*02.09.1805 in Wittenbach
†14.07.1884 in St.Gallen
Jurist, RegRat und Land-
ammann SG
1846–1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
(1848–1852 Präsident)
1846– engeres Komitee (mit
Naeff, Weidmann, Bärlocher,
Hartmann)
1853–1856 VerwRat S.G.A.E.
(1853–1856 Präsident)
- Jacob-Kunkler, Johannes**
*___, 1840 in
†28.10.1898 in
Oberst
1887–1898 VerwRat V.S.B.
(18__–1897 VizePräsident)
- Jenny-Dürst, Fritz**
*26.09.1856 in
†07.12.1923 in Glarus
Ingenieur und Fabrikant in
Ziegelbrücke
1889–1901 VerwRat V.S.B.
1894–1923 VerwRat
Schweiz.Kreditanstalt
- Jenny, Peter**
*30.12.1800 in Schwanden
†30.01.1874 in Schwanden
Kaufmann
1853 InitKom: S.O.B.
1857–1873 VerwRat V.S.B.
- Jenny, Peter**
*30.12.1824 in Schwanden
†11.11.1879 in Schwanden
Kaufmann und Verkehrs-
politiker
1864–1878 VerwRat V.S.B.
- Jung, Ernst Georg**
*27.02.1841 in Basel
†04.12.1912 in Winterthur ZH
Architekt
1895 «Jung&Bridler» Archi-
tekturbüro, Winterthur
1894–1895 Umbau und Er-
weiterung des Aufnahmege-
bäudes von Winterthur
→ Bridler, O. (*1864 / †1938)
- Kaiser, Erwin**
*26.10.1886 in
†12.11.1971 in
Dr. iur. in Rorschach
1958–1965 aktiv in der Ror-
schacher Verkehrsfrage
- Keel, Johann Josef**
*15.03.1837 in St.Fiden SG
†12.08.1902 in St.Fiden SG
Jurist, Offizier, RegRat und
Landammann SG
1890–1894 VerwRat J.S. (Bun-
desvertreter)
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter SG)
1896–1901 VerwRat N.O.B.
(Kantonsvertreter SG)
- Keller, Emil**
*___, 1877 in Weinfelden TG
†03.04.1954 in Rorschach SG
Ingenieur in Rorschach
1909–1924 Bauvorstand der
Stadt Rorschach
1909–19__ aktiv in der Ror-
schacher Verkehrsfrage
- Keller, Paul**
*13.12.1918 in
†28.03.1991 in Rorschach SG
Eisenbahner in Rorschach
1980–1991 Stadtrat von Ror-
schach
- Kelly, Johann Jakob**
*___, 1793 in
†___, 1868 in
Fabrikant und Oberst
1851–___ InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
1853–1854 VerwRat S.G.A.E.
(abgelöst durch Simon)
- Kessler, David Ulrich Emil**
*23.11.1833 in St.Gallen
†06.02.1907 in St.Gallen
Architekt
1885 Projektvorschlag Bahn-
hof St.Gallen
- Kessler, Emil**
*20.08.1813 in Baden-Baden
†16.03.1867 in Stuttgart
Ingenieur und Industrieller
1837 Gründung der Maschi-
nenbau-Gesellschaft Karlsruhe
1846 Gründung der Maschi-
nenfabrik Esslingen
1855–1856 Hersteller der
ersten Lokomotiv-Serien der
S.G.A.E.
- Kilchmann, Leonhard**
*06.11.1852 in Ragaz SG
†12.09.1925 in St.Gallen
Ingenieur
18__–1889 Bahn-Ingenieur
der V.S.B.
1897–1918 Baudirektor der
Stadt St.Gallen
1901–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
1914–1923 VerwRat SBB

Killias, Wolfgang
*10.02.1795 in Chur
†18.09.1868 in Chur
Ingenieur und Direktor
1830–1840 Bauleiter der
Eisenbahnlinie
Mailand–Monza
1857–1863 VerwRat V.S.B.

Kirchhofer-Gruber, Paul
*06.02.1825 in
†16.11.1903 in
Oberst und Direktor
1856–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1874–1887 VerwRat V.S.B.

Klose-Wirth, Adolf
*21.05.1844 in Bernstadt
†02.09.1923 in München
Schwiegersohn von Wirth-
Sand, D. (*1815 / †1901)
Ingenieur
1870–1886 Maschineninspek-
tor V.S.B. (Nachfolger von Nip-
pert E.)
1875–1886 Chef Zugkraft-
dienst R.H.B.

Köberlin-Zyli, Gabriel
*27.04.1803 in
†20.04.1877 in
Bankier in St.Gallen
1852 InitKom: Rorschach–
St.Gallen–Wil

Köllreuter, Felix
*28.08.1820 in
†26.01.1873 in
Kaufmann und Bankier
1854–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1858 Bevollmächtigter von
Rothschild
1862–1873 VerwRat V.S.B.

Koenig, Fritz
König, Fritz
*...1860 in
†... in
Ingenieur
1888–1901 Bahn-Ingenieur
V.S.B.
1902–1906 Bahn-Ingenieur
SBB-Kreis IV, St.Gallen

Köstlin, August
*30.12.1825 in Stuttgart
†30.11.1894 in Wien
Ingenieur
1853–18__ Sektions-Ingenieur
N.O.B. (Winterthur–
Romanshorn)
18__ Entwurf der Stations-
anlagen von Aadorf TG
1870–1894 Redaktor der
«Allgemeinen Bauzeitung»
in Wien

Köhler, Christian Friedrich
*... in
†... in
Bankier in Genf und Eisen-
bahnpolitiker
1846 Commission Genèveise
de renseignements sur un
chemin de fer suisse

Koller, Gottlieb
*22.02.1823 in Winterthur ZH
†11.07.1900 in Bern
Ingenieur von Winterthur
1850–18__ Leiter des eidg.
Eisenbahnbüros Bern

Konyevits, Franz
*19.11.1846 in
†08.11.1928 in
Ingenieur
____–____ Bahn-Ingenieur der
V.S.B. und SBB-Kreis IV in
St.Gallen

**Krauss-Zellweger, Georg
Friedrich**
*27.11.1786 in
†13.01.1859 in
Schwiegersohn von Land-
ammann Zellweger, J.
(*1770 / †1821)
Kaufmann und KantRat SG in
Rheineck
1836 Veranstalter der Ror-
schacher Versammlung vom
17.01.1836 in der «Krone»
1836 Komitee zur Klärung
einer neuen Verbindung
St.Gallen–Rorschach (mit Spe-
cker, Fels, Roth, Gerschwyler,
Kubli, Gonzenbach)

Krauss, Johann Conrad
*07.06.1801 in
†03.08.1871 in
Rorschach
1842 Rorschacher Petent für
eine Eisenbahn Rorschach–
Chur (mit Weber, Gorini,
Faller, Roth)

Kubli, Felix Wilhelm
Kubly, Felix Wilhelm
*03.07.1802 in Altstätten SG
†26.10.1872 in St.Gallen
Architekt und Verkehrspoliti-
ker in St.Gallen
1836 InitKom zur Klärung
einer neuen Verbindung
St.Gallen–Rorschach (mit
Krauss, Specker, Fels, Roth,
Gerschwyler, Gonzenbach)
1846–1852 InitKom: Ror-
schach–St.Gallen–Wil
1953–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1854 Bau Bahnhof St.Gallen

Kuder, Richard
*18.07.1852 in Stuttgart
†14.04.1912 in Hausen a.A.
Architekt
____–1910 Entwurf des neuen
Aufnahmegebäudes von
St.Gallen
→ von Senger, A.
(*1880 / †1968)

Kühn, Rudolf
*20.09.1844 in Arnstadt
†06.02.1901 in Rorschach SG
Ingenieur
1872–1900 Werkstätten-
Ingenieur im Dienst der V.S.B.
in Rorschach

Kunkler, Albert
*29.10.1808 in
†12.09.1865 in
Gemeindeammann in
St.Gallen
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E. (1853–1856 VizePräs)

Kunkler, Eugen
*14.03.1855 in
†22.06.1931 in
Ingenieur
1884–1902 Ingenieur im
Dienst der V.S.B., Werkstätten
Rorschach
1902–19__ Ober-Maschinen-
ingenieur SBB-Kreis IV

Kunkler, Johann Christoph
*18.12.1813 in St.Gallen
†02.11.1898 in St.Gallen
Vater von Kunkler, J.
(*1845 / †1923)
Architekt
1855–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

**Kunkler, Julius/
«Roter Kunkler»**
*10.05.1845 in St.Gallen
†13.07.1923 in Rorschach SG
Sohn von Kunkler, J.Ch.
(*1813 / †1898)
Architekt und Kunstmaler
1900–1904 Projektvorschlag
Bahnhof St.Gallen

Kuratli, Johann Jakob
*...1829 in
†13.02.1910 in Rorschach SG
Ingenieur
1855–1901 im Dienst der
V.S.B.
1901–1903 SBB-Werkstätten
in Rorschach

Kusenberg, Rob. Julius
*... in
†... in
Bankier
1857–18__ Direktor Deutsch-
Schweiz. Creditbank in St.Gal-
len

Labhardt, Eugen
*18.12.1873 in Steckborn TG
*05.08.1963 in Luzern
Ingenieur
1922–1926 Obergeringenieur
Bahnbau SBB
1925 aktiv in der Rorschacher
Verkehrsfrage
1926–1938 Direktor SBB-
Kreis II in Luzern

LaNicca, Richard
*16.08.1794 in Tenna GR
†27.08.1883 in Chur GR
Ingenieur und Verkehrspoliti-
ker
1838 Studienreise nach Bel-
gien und England (mit Hart-
mann)
1852 Gutachter zur Rorscha-
cher Hafenfrage (mit Sauer-
beck und Etzel)

Latour, Alois
*05.08.1815 in Brigels GR
†11.08.1875 in Brigels GR
Jurist in Brigels
1852–Förderer Schweiz.Ost-
bahn/Ostalpenbahn
1861–1875 VerwRat V.S.B.

Latour, Caspar
*12.02.1827 in Brigels GR
†21.02.1861 in Chur GR
Oberst in Brigels
1857–1861 VerwRat V.S.B.

Lengweiler, Robert
*...1871 in
†11.08.1942 in Bern
Dr. iur. und Verkehrspolitiker in
St.Gallen
18__–1901 im Dienst der
V.S.B.
1902–__ Vorstand Rechts-
büro SBB-Kreis IV in St.Gallen

Lenzlinger, Josef
*...1838 in Wilen TG
†31.12.1905 in Rotmonten
Eisenbahner
1855–__ im Dienst der V.S.B.

Lenzlinger, Josef Alois
*...1868 in
†14.02.1940 in
Eisenbahner
19__–1933 Oberbetriebsin-
spektor SBB in St.Gallen

Leuzinger, Jakob
*11.08.1864 in Mollis GL
†15.07.1914 in St.Gallen
Ingenieur
18__–1901 Hochbautechniker
V.S.B. in St.Gallen

Linden, Albert
*...1824 in
†08.03.1892 in St.Gallen
Sekretär
1855–1856 Sekretär VerwRat
S.G.A.E.
1857–1892 Sekretär VerwRat
V.S.B.

Locher, Emil
*25.08.1873 in St.Gallen
†08.10.1940 in
1923–1926 Direktor SBB-Kreis
III in Zürich (nach Bertschinger)
1925 betroffen von der Ror-
schacher Verkehrsfrage

Locher, Joh. Albert
*07.01.1849 in Stallikon ZH
†05.07.1914 in Zürich
Pfarrer, Redaktor und RegRat
ZH
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter ZH)
1896–1902 VerwRat N.O.B.
(Kantonsvertreter ZH)
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Locke, Joseph
*09.08.1805 in
†18.09.1860 in
Ingenieur
1836 beteiligt an den ersten
Vermessungsarbeiten (mit
Newman)
→ Stephenson, R.
(*1803 / †1859)

Looser, Friedrich
*19.01.1834 in Bischofszell
†08.10.1900 in Zürich
Ingenieur
1871 Projektstudien Bischofs-
zeller-Bahn (Sulgen-Gossau)
1868–1870 Strassenbau-
Inspektor TG

Lorenz, Reinhard
* ____.1826 in
†01.02.1880 in
Ingenieur
1855 beteiligt am Bau des
Sitter-Viadukts
18__–18__ Bahn-Ingenieur
V.S.B.

Lorétan, Eugen
*04.07.1862 in Sitten VS
†24.10.1944 in
Ingenieur
1900–1906 eidg. Kontroll-
Ingenieur in St.Gallen

Lutz, Johann
* ____.1804 in
† ____.1878 in
Dr. iur. und Verkehrspolitiker
in Rheineck
1852 Förderer Schweiz. Ost-
bahn/Ostalpenbahn (mit Völ-
ker, Ritter)

Lutz-Müller, Johann
Gebhard
*03.08.1835 in Thal SG
†12.05.1910 in Thal SG
Dr. iur. und NatRat SG
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Bundesvertreter)

Mäder, Emil
*21.02.1875 in Oberuzwil SG
†17.06.1936 in Gossau SG
Dr. med. vet., RegRat und
Landammann SG
1921–1923 VerwRat SBB

Maey, Heinrich R.
*22.06.1829 in Wartenburg
†27.04.1908 in Zürich
Ingenieur
1866–1879 Maschinenmeister
N.O.B.
1880 Auseinandersetzung mit
Klose (zum Unfall bei Vonwil)

Maillart, Robert
*06.02.1872 in Bern
†05.04.1940 in
Ingenieur und schweizerischer
Pionier für Betonbauten
1905 Bau des Wasserturms
der SBB in St.Gallen

Marcuard, Frédéric Adolphe
*02.03.1798 in Bellerive VD
†03.04.1868 in Paris
Bankier
1856 Réunion Financière

**Maschinenbau-Gesellschaft
Karlsruhe**
1856 Lokomotiv-Lieferant
G.L.T.B.

**Maschinenfabrik Esslingen
– Emil Kessler
in Esslingen Württ.**
1855–1856 Lokomotiv-Liefe-
rant S.G.A.E.

**Maschinenfabrik
St.Georgen in St.Gallen**
1854–1856 Hersteller der
Weichen und Kreuzungen für
die S.G.A.E.

Mayer-Gonzenbach, Johann
Jakob
*14.03.1790 in
†31.08.1855 in
Vater von Mayer, J. J.
(*1819 / †1890)
Kaufmann und Bankier
1853–1855 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Meile, Wilhelm
*06.08.1886 in Kirchberg SG
†09.12.1973 in Bern
Dr. nat. oek.
1935–1949 Generaldirektor
SBB (1940–1949 Präs)

Merian, Andreas
* ____.1794 in
† ____.1880 in
Vater von Merian, J.
(*1826 / †1880)
Ingenieur
1844 Projekt Hauenstein-Bahn
1853 Gutachter zum Varian-
tenstreit Wil–Winterthur

Merian-Müller, Johannes
* ____.1826 in
†05.04.1880 in Basel
Sohn von Merian, A.
(*1794 / †1880)
Ingenieur
1846 Vermessung Rorschach–
St.Gallen–Wil unter Sulzberger
1856 Sektions-Ingenieur Bas-
sel-Läufelfingen (Hauenstein-
linie)

Meyer, Johann Heinrich
*28.06.1815 in Schaffhausen
†25.02.1851 in New Orleans
Ingenieur
1846 Adjunkt unter Hartmann
F. W.
1846 Projekt-Verfasser:
Rorschach–St.Gallen–Wil

Meyer, Jakob
* ____.1879 in
†04.04.1946 in
1924–1942 StadtRat und Bau-
vorstand der Stadt Rorschach
aktiv in der Rorschacher Ver-
kehrsfrage

Michel, Jean Antoine
* ____. ____. in
† ____. ____. in
Ingenieur
1860 vermutlich in Horn TG
wohnhaft
1859–1860 Generaldirektor
V.S.B. (Vorgänger von Wirth-
Sand)
1859 Projekt-Verfasser Lukma-
nierbahn (mit Pestalozzi)

Miller, F.
* ____. ____. in
† ____. ____. in
Bauunternehmer
18__–1855 beteiligt am Bau
der S.G.A.E.

Moser-Naef, Rudolf
*13.12.1828 in
†12.05.1911 in Basel
Schwiegersohn von Naef, M.
(*1792 / †1846)
Fabrikant und Verkehrs-
politiker in Niederuzwil
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1877–1901 VerwRat V.S.B.

**Müller, Alfred / «Panama-
Müller»**
*17.01.1858 in St.Gallen
†21.07.1932 in St.Gallen
Ingenieur und Gemeinderat in
St.Gallen
1911–1913 Bauleiter Haupt-
bahnhof St.Gallen

Müller, Fritz
* ____.1835 in
†01.05.1888 in Wien
Ingenieur
18__–18__ Hilfsingenieur
beim Bau Kempten–Lindau
18__–1856 beteiligt am Bau
der S.G.A.E.

Müller, Jakob
*15.11.1847 in Amriswil TG
†15.08.1931 in Romanshorn
Unternehmer und NatRat TG
1901–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Müller, Johann Baptist
*05.07.1818 in Mosnang SG
†18.03.1862 in Wil SG
Kaufmann und Fabrikant in
Wil SG
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E. (statt Sailer)

Müller, Johann Jakob
*21.11.1842 in St.Gallen
†03.12.1901 in St.Gallen
Gemeindeammann in St.Gallen
1884–1901 VerwRat V.S.B.

Müller, Johann Josef
*19.03.1815 in Mosnang SG
†11.11.1861 in St.Gallen
Anwalt und Redaktor in Wil SG
1846–1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil

Münster, Ernst
*26.09.1845 in
†08.01.1927 in St.Gallen
Ingenieur
1902–1907 Oberingenieur
SBB-Kreis IV in St.Gallen
1907–1922 Direktor
SBB-Kreis IV in St.Gallen

Naef, Matthias
*14.05.1792 in
†29.12.1846 in
Schwiegervater von Moser-
Naef, R. (*1828 / †1911)
Industrieller und KantRat in
Niederuzwil SG
1846 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil

Naeff, Adolf
*26.08.1809 in Altstätten SG
†05.12.1899 in St.Gallen
Ingenieur und Oberst
1853–EisenbahnKomm
S.G.A.E.
18__–1856 Bau 1. Los:
St.Gallen–Sitter

Naeff, Wilhelm
Näff, Wilhelm
*19.02.1802 in Altstätten SG
†21.01.1881 in Muri BE
RegRat und Landammann SG
1846–1848 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
(1846–1848 Präs)
1846–engeres Komitee
(mit Weydmann, Bärlocher,
Hartmann, Hungerbühler)

Nef-Weyermann, Eduard
*07.06.1816 in Herisau AR
†15.10.1884 in St.Gallen
Vater von Nef, Ed.
(*1842 / †1921)
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Nef-Bidermann, Eduard
*05.07.1842 in
†07.12.1921 in
Sohn von Nef, Ed.
(*1816 / †1884)
Kaufmann in St.Gallen
1884–1901 VerwRat V.S.B.

von **Negrelli, Alois**
von **Negrelli, Luigi**
*23.01.1799 in Primiero
†01.10.1858 in Wien
Ingenieur
1832–1836 Strasseninspektor
St.Gallen
1846 Experte Rorschach–
St.Gallen–Wil

LaNicca
siehe **LaNicca**

Nippert, Emil Charles
*22.05.1824 in Saverne
†09.10.1870 in Rorschach SG
Ingenieur
18__–1870 Maschinen-Ins-
pektor V.S.B. in Rorschach

Oelenschläger, Gustav
Oelschläger, Gustav
* _____.18__ in
† _____.18__ in
Ingenieur
1855 Maschinenmeister der
S.G.A.E.

Olgianti, Georg Oreste
* _____.1869 in
† _____.1920 in
Stadtpräsident von Chur GR
1909–1911 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Ott, Severin
*09.08.1866 in
†01.01.1944 in
Architekt und Baumeister in
Arbon TG
1914–1919 Projektverfasser
zur Rorschacher Verkehrsfrage

Paccard, Barthélemy
*02.10.1796 in Genf
†30.12.1863 in Genf
Bankier, B.Paccard,
L. Dufour und Cie.
1856–1857 Réunion Financière
→ Dufour, L. (*1801 / †1869)

von **Pauli, Friedrich August**
*06.05.1802 in Osthofen
†26.06.1883 in Kissingen
Ingenieur
1846–1850 Experte
Rorschach–St.Gallen–Wil
(mit Etzel)
→ Etzel, K. (*1812 / †1865)

Pedotti, Robert
*15.05.1868 in
†02.02.1915 in
Dr. iur. und Stadtpräsident von
Chur GR
1912–1914 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Pestalozzi, Ludwig
Pestaluz, Ludwig
*17.03.1825 in Zürich
†11.11.1867 in Zürich
Ingenieur
18__–1956 Sektions-Inge-
nieur: St.Gallen–Flawil
(II. Bausektion)
1859 Projekt-Verfasser
Lukmanierbahn (mit Michel)

Peterelli, Franz
*23.02.1847 in Savognin GR
†22.02.1907 in Savognin GR
Dr. iur. und RegRat GR
1896–1898 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter GR)

Pfändler, Friedrich
*28.10.1832 in Flawil SG
†16.06.1913 in Flawil SG
Eisenbahner von Flawil SG
1860–1876 im Dienst der
V.S.B. (Tagebuch-Verfasser)

Pfau-Geilinger, Matthäus
*13.02.1820 in
†27.07.1877 in
Kaufmann und Oberst in
Winterthur
1853 führender Petent
zugunsten der Linie Elgg–
Aadorf–Eschlikon (mit Ziegler)
→ Ziegler, J. M.
(*1801 / †1883)

Pfenninger, Johann Jakob
* _____.18__ in
† _____.18__ in
Statthalter in Uster
1856 Direktor Gl.T.B. (mit Bol-
ler, Trümpler)
1857–1863 VerwRat V.S.B.

Pfeiffer, Albert
*28.03.1851 in Lichtensteig SG
†13.09.1908 in
Architekt und Gemeindebau-
meister der Stadt St.Gallen
1885 Projektvorschlag Bahn-
hof St.Gallen

von **Planta, Alfred**
*01.04.1857 in Reichenau GR
†02.03.1922 in Davos GR
Dr. iur. in Reichenau GR
1889–1901 VerwRat V.S.B.

von **Planta, Andreas Rudolf**
*24.08.1819 in Samedan GR
†19.04.1889 in Zürich
Dr. iur. in Samedan und
NatRat GR
1856 Mitunterzeichner
Fusionsvertrag V.S.B.
(S.G.A.E., S.O.B., Gl.T.B.)
1857–1888 VerwRat V.S.B.

von **Planta, Peter Conradin**
*24.09.1815 in Zernez GR
†13.09.1902 in Canova TI
Dr. iur. und Ständerat GR
1852–__ Förderer Schweiz.
Ostbahn/Ostalpenbahn
1865–1901 VerwRat V.S.B.

Pletscher, Heinrich
*20.10.1878 in
† _____.08.1952 in
Dr. iur. und Stadtpräsident von
Schaffhausen
1920–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Prevost, Jean Louis
* _____.18__ in
†05.11.1852 in Genf
Bruder von Prevost, G.
(* _____.18__ / † _____.18__)
Kaufmann und Konsul in
London
1850 Vermittler der bundes-
rätlichen Experten Stephenson
und Gooch bzw. Stephenson
und Swinburne

Prevost, Georg
* _____.18__ in
† _____.18__ in
Bruder von Prevost, J. L.
(* _____.18__ / †1852)
Kaufmann und Vizekonsul in
London
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Ramsperger, Johann
* _____.1869 in
†19.03.1922 in
Eisenbahner und Telegraphen-
inspektor
1886–1903 im Dienst der
V.S.B.

Raschein, Paul
*05.02.1864 in Malix GR
†13.11.1935 in Malix GR
Jurist, Oberst und NatRat GR,
Förderer der Ostalpenbahn
1905–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Raschle, Abraham
*30.08.1792 in Wattwil SG
†08.04.1863 in Wattwil SG
Bruder von Raschle, J. R.
(*1798 / †1867)
Fabrikant und Oberst
in Wattwil
1854–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Raschle, Johann Rudolf
*15.04.1798 in Wattwil SG
†08.04.1867 in Wattwil SG
Bruder von Raschle, A.
(*1792 / †1863)
1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
1856–1867 VerwRat
Schweiz.Kreditanstalt

Réunion Financière
Sitz in Paris
Finanzgruppe um Rothschild
Beteiligte: Rothschild, Bartho-
lony, Blount

Rheiner-Fehr, Otto
*16.11.1832 in
†19.07.1911 in
Kaufmann in St.Gallen
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Riccardo, Samson
* _____.18__ in
† _____.18__ in
London
1854–1854 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Riegg, Alfred
*22.07.1863 in Eichberg
†10.06.1946 in St.Gallen
Landwirt und RegRat SG
1906–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Ritter, Eduard
* _____.18__ in
† _____.18__ in
Ingenieur
18__–1856 Sektions-Inge-
nieur: Rorschach–St.Gallen
(I. Bausektion)

Ritter, Fr. Eugen
*18.11.1843 in Singapore
†21.08.1915 in St.Gallen
Partikular in St.Gallen
1897–1915 VerwRat
Schweiz. Bankverein
1896–1901 VerwRat V.S.B.

Ritter, Ulrich
*10.01.1810 in Altstätten SG
†31.01.1858 in Altstätten SG
eidg. Oberst und Eisenbahn-
politiker
1852 Förderer Schweiz. Ost-
bahn/Ostalpenbahn (mit Völ-
ker, Lutz)

Römelen, Josef Carl
*17.08.1817 in Feldkirch i.E.
†15.04.1887 in
18__–1863 Bahnhofinspektor
in St.Gallen
1863–18__ Bahnhofinspektor
in Rorschach

Rosenfeld, Benjamin
*20.08.1876 in Braila
†18.01.1930 in Richterswil ZH
Ingenieur
1900–1905 Bahnhofumbau
St.Gallen und Bauprojekte SBB

Roth, Georg Lorenz
Ferdinand
*15.07.1876 in
†09.09.1866 in
Vater von Roth, K.R.F.
(*1818 / †1872)
Bankier in Rheineck
1836 InitKom zur Klärung
einer neuen Verbindung
St.Gallen–Rorschach (mit
Krauss, Specker, Fels, Gersch-
wyler, Kubli, Gonzenbach)

Roth, Konr. Rud. Ferdinand
*03.08.1818 in
†31.05.1872 in
Sohn von Roth, G.L.F.
(*1786 / †1866)
Bankier in Rheineck
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.
1859–1864 VerwRat V.S.B.

Roth, Georg Franz
* _____.18__ in
† _____.18__ in
1842 Rorschacher Petent für
eine Eisenbahn Rorschach–
Chur (mit Weber, Gorini,
Krauss, Faller)

Roth, Johannes
*06.03.1812 in Teufen AR
†27.12.1870 in Teufen AR
Vater von Roth, A.
(*1836 / †1904)
Jurist und RegRat AR
1846–1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
(statt Schläpfer bzw. Schiess)
1856–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Rothenhäusler, Carl
*05.10.1890 in
†31.12.1977 in
Dr. iur. und Gemeindeammann
von Rorschach
1958 aktiv in der Rorschacher
Verkehrsfrage

de **Rothschild,**
James / «Roi James»
von **Rothschild,**
James / «Baron»
*15.05.1792 in Frankfurt a.M.
†15.11.1868 in
Vater von Rothschild, A.
(*1827 / †1905), Rothschild,
G. (*1829 / †1911)
Bankier in Paris
1856–___ Réunion Financière
1856 Mitunterzeichner
Fusionsvertrag V.S.B.
(S.G.A.E., S.O.B., Gl.T.B.)

Rüedlinger, Eduard
*15.06.1845 in
†01.12.1900 in St.Gallen
Eisenbahner
1884 Bahnhof-Inspektor
St.Gallen V.S.B.

Rüesch-Schegg, Johannes
*22.04.1861 in
†14.11.1955 in
Ingenieur und Bauunternehmer
1910 Bau Rosenberg-Tunnel in
St.Gallen

Rüesch, Karl Anton
*30.03.1843 in St.Josefen SG
†29.12.1905 in Bern
Eisenbahner
1859–1864 im Dienst der
V.S.B.
1873–1901 im Dienst der
N.O.B. in Zürich

Rüttimann, Johann Jakob
*17.03.1813 in Regensberg ZH
†10.01.1876 in Zürich-Enge
Stiefbruder von Hartung,
M.H.W. (*1818 / †1854)
RegRat ZH
1853 Mitbegründer der
Zürichsee-Bodensee-Bahn

Russenberger, Eduard
*31.05.1834 in Schleithem SH
†17.08.1909 in Zürich
Jurist
1878–1894 Direktor N.O.B.
1900–1901 VerwRat V.S.B.

Rutishauser, August
*07.10.1858 in Bottighofen TG
†13.07.1930 in
KantRat TG
1909–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Rutishauser, Erwin
*___..1949 in
†___..___ in
Eisenbahner
1990–1994 Direktor SZU in
Zürich
1994–1998 Direktor SBB-
Kreis III in Zürich (nach Beuret)

Rutishauser, J.
*___..18__ in
†___..___ in
Bauunternehmer
18__–1856 Bau 5. Los:
Glatt–Flawil (mit Fässler)

Sailer, Carl Georg Jakob
*10.03.1817 in Wil SG
†03.10.1870 in St.Fiden SG
Jurist und Gemeindeammann
in Wil
1853–___ EisenbahnKomm
S.G.A.E. (verzichtet)

Sailer, P. Alois
*___..1828 in
†25.02.1883 in Zürich
Eisenbahner
1863–1872 Betriebschef V.S.B.
1872–Direktor S.C.B. in Basel
1879–1883 Direktor N.O.B. in
Zürich

Samuda, Jacob
*24.08.1811 in
†12.11.1844 in
Bruder von Samuda, J.
(*1813 / †1885)
Ingenieur
1844 Förderer der atmosphäri-
schen Eisenbahn
→ Clegg, S. (*1781 / †1861)

Samuda, Joseph
*21.05.1813 in
†27.04.1885 in
Bruder von Samuda, J.
(*1811 / †1844)
Ingenieur
1854 Förderer der atmosphäri-
schen Eisenbahn
→ Clegg, S. (*1781 / †1861)

Sand, Otto
*08.04.1856 in St.Gallen
†18.12.1921 in Bern
Ingenieur
1893–1896 Betriebszentral-
büro V.S.B.
1896–1900 Direktor Technik
V.S.B.
1901–1921 Generaldirektor
der SBB in Bern, Baudepartement

Sauerbeck, Johann Jakob
Leonhard
*13.06.1798 in Karlsruhe
†26.08.1861 in Karlsruhe
Ingenieur und Grossherzoglich
Badischer Oberbaurat
1852 Gutachter zur Rorschacher
Hafenfrage
(mit Etzel und LaNicca)

Schärer, August
*28.10.1855 in Laupen BE
†05.09.1921 in Magglingen BE
Ingenieur
1910 Bau Rosenberg-Tunnel in
St.Gallen
1912 Projektierung Doppel-
spur Winterthur–St.Margre-
then

Scheitlin, Karl August
*29.04.1823 in
†10.05.1900 in
Kaufmann von St.Gallen
1857–1889 Chef Betriebs-
kontrolle V.S.B.

Scheitlin, Joh. Michael
*08.03.1795 in
†31.12.1859 in
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Schellenberg, Karl Heinrich
*___..1882 in
†21.11.1934 in
Hotelier in Winterthur
1922–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Schellenberg, Jakob
*17.04.1830 in Aathal ZH
†25.08.1893 in
Gemeindepräsident von See-
gräben
1861–18__ VerwRat V.S.B.

Scherb-Pol, Joh. Albert
*05.05.1839 in Hüttlingen TG
†18.09.1908 in Bischofszell TG
Dr. iur. und NatRat TG
1873 Förderer Bischofszeller-
bahn
1901–1908 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Schilliger, Beat
*28.09.1866 in Weggis LU
†10.09.1926 in Zürich
Ingenieur
1891–1892 Projektierung
St.Gallen–Rapperswil–Zug
1901–1907 Bau-Ingenieur
SBB: Kreis IV in St.Gallen

Schirmer, Joh. Paul
*___..1796 in
†27.05.1867 in
Kaufmann und Oberst
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Schläpfer, Johann Jakob
*___..1789 in
†___..1850 in
Landammann AR
1846 InitKom: Rorschach–
St.Gallen–Wil (abgelöst durch
Roth)

Schleich, Heinrich
*08.06.1840 in
†___..1911 in
Stadttingenieur Winterthur
18__ Bahnhofprojekte Winter-
thur

von **Schlichtegroll, Ludwig**
*19.02.1825 in München
†07.05.1908 in München
Ingenieur
1853–1855 Sektions-Inge-
nieur Flawil–Wil (Sitz in Ober-
uzwil)

Schneebeli, Heinrich
*31.07.1849 in Ottenbach ZH
†13.05.1890 in Zürich
Physiker und Prof.
1875 Bericht über die elektri-
sche Signalscheibe des Herrn
Hipp

Schnell, August
*___..1850 in
†15.10.1924 in
18__–1901 Telegraphen-
inspektor V.S.B.
1902–19__ Telegraphen-
inspektor SBB-Kreis IV in
St.Gallen

Schnetzler, Emil
*___..1913 in
†___..___ in
Stadt-Ingenieur in Rorschach
1963 Projektverfasser zur
Verkehrsanierung Rorschach–
Goldach

Schobinger, C. Friedrich
*27.01.1819 in
†27.11.1893 in
Kaufmann und Sekretär in
St.Gallen
1846–1852 Aktuar im Init-
Kom: Rorschach–St.Gallen–
Wil
1853–1856 Kassier S.G.A.E.

Schöttle, Georg Heinrich
*15.10.1823 in Stuttgart
†10.01.1897 in Stuttgart
Ingenieur und Baumeister
1854–1856 Bau I. Bausektion:
Goldachbrücke
1868–18__ Initiant der Pferde-
Strassenbahn in Stuttgart

Schrafl, Anton
*19.01.1873 in
†03.01.1945 in
Ingenieur
1922–1926 Generaldirektor
der SBB in Bern, Baudepartement
1925 betroffen von der Ror-
schacher Verkehrsfrage
1926–1938 Präsident der SBB-
Generaldirektion

Schubiger, Emil
*12.12.1834 in Uznach SG
†09.04.1906 in Uznach SG
Textilfabrikant in Uznach SG
1893–1901 VerwRat V.S.B.

Schubiger, Johann Baptist
*23.06.1848 in Uznach SG
†20.11.1920 in St.Gallen
Jurist und Redaktor
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter)

von **Schulthess-Rechberg,**
Gustav A. L. F.
*22.07.1815 in
†20.03.1891 in
Bankier in Zürich
1857 VerwRat S.O.B.'
(= GenKom S.O.B.)
1856 VerwRat Gl.T.B.
1856 Mitunterzeichner
Fusionsvertrag V.S.B.
(S.G.A.E., S.O.B., Gl.T.B.)
1857–1864 VerwRat V.S.B.

**Schweizerische Lokomotiv-
& Maschinenfabrik Winter-
thur (SLM)**
gegründet 1871

**Schweizerische Waggon-
fabrik Schaffhausen**
1855 Wagenlieferant S.G.A.E.
1856 Wagenlieferant Gl.T.B.

Seiler, Oskar
*30.07.1864 in
†03.02.1945 in St.Gallen
Dr. iur.
1893–1901 Sekretär V.S.B.
1902–1924 Direktor
SBB-Kreis IV in St.Gallen

Seitz, Arnold
*20.08.1846 in St.Gallen
†25.12.1913 in St.Gallen
Ingenieur
1900–1901 techn. Direktor
V.S.B.
1902–1908 Direktor
SBB-Kreis IV in St.Gallen

von **Senger, Alexander**
*07.05.1880 in Genf
†03.06.1968 in Willerzell SZ
Architekt
1906–19__ Bau Hauptbahn-
hof St.Gallen
→ Kuder, R. (*1852 / †1912)

Sigrist, Rudolf
*23.08.1872 in
†11.09.1942 in Rorschach SG
Ingenieur
1912 Bahn-Ingenieur SBB-
Kreis IV

Simon, Bernhard
*29.02.1816 in Niederurnen
†28.07.1900 in Baden-Baden
Architekt
Vater von Simon, F.
(*1850 / †1935)
1855– Betriebs-Inspektor der
S.G.A.E.
1855–1856 VerwRat S.G.A.E.
(Nachfolger von Kelly)
1857–1895 VerwRat V.S.B.

Simon, Fridolin
*10.11.1846 in
†06.02.1935 in Lausanne VD
Sohn von Simon, B.
(*1816 / †1900)
Verkehrspolitiker
1896–1901 VerwRat V.S.B.

Simonett, Christian
*___.1833 in
†09.03.1893 in St.Gallen
Ingenieur
18__–1893 eidg. Kontroll-
Ingenieur für die V.S.B. in
St.Gallen

Sonderegger, Carl Justin
*16.06.1842 in Oberegg AI
†17.11.1906 in Appenzell
Verkehrspolitiker und
NatRat AI
1901–1906 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV
1905 Mitinitiant: Appenzell-
Säntis, Projekt 1905

Specker, David
*___.1796 in St.Gallen
†26.09.1863 in Wien
1833–__ Post-Direktor in
St.Gallen
1836 InitKom zur Klärung
einer neuen Verbindung
St.Gallen–Rorschach (mit
Krauss, Fels, Roth, Gerschwy-
ler, Kubli, Gonzenbach)
1849 Direktor der ungarischen
Central Eisenbahn

von **Sprecher-Bernegg,**
Theophil
*27.04.1850 in Maienfeld GR
†06.12.1927 in Walenstadt SG
Sohn von von Sprecher, A.
(*1809 / †1869) Oberst in
Maienfeld
1879–1901 VerwRat V.S.B.
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Stadelmann, Alb.
*21.07.1856 in
†10.03.1937 in
Ingenieur
1886–1889 im Dienst der
V.S.B.
1903–1923 Bahn-Ingenieur
der SBB

Stadler, J. B.
*___.18__ in
†___.__ in
Bauunternehmer in Wil
18__–1955 Bau 9. Los: Algets-
hausen–Thur (mit Fässler)

Stäheli-Wild, Georg Kaspar
*___.1808 in
†16.02.1879 in St.Gallen
Direktor in St.Gallen
1852 InitKom: S.G.A.E.
1853–1856 VerwRat S.G.A.E.
1863–1874 VerwRat V.S.B.

Stamm, Heinrich
*17.07.1857 in
†05.05.1922 in
Dr. iur.
1887–__ Chef Betriebs-
zentralbüro V.S.B.
1893–1901 Betriebs-Direktor
V.S.B.
1902–1922 Direktor SBB-
Kreis IV in St.Gallen

Stehlin-Hagenbach,
Johann Jakob
*20.01.1803 in Basel
†18.12.1879 in Basel
Architekt, Oberst und eidg.
Kommissär
1853 eidg. Vermittler zu den
Stationsfragen Aadorf TG und
Rickenbach TG

Steinlin-Fehr, Walter P.
*13.07.1848 in
†06.06.1929 in
Oberst in St.Gallen
1895–1901 VerwRat V.S.B.

Stephenson, Robert
*16.10.1803 in
†12.10.1859 in London
Sohn von Stephenson, G.
(*1781 / †1848)
Ingenieur
1850 Experte des Bundesrates
(mit Swinburne)
→ Swinburne, H.
(*1821 / †1855)

Stiffler, Johann Peter
*16.03.1848 in Davos GR
†___.1932 in
RegRat GR
1906–1908 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Stimm, Ludwig
*___.__ in
†___.__ in
Ingenieur und Oberbaurat
1855 Bahnamts-Inspector
(Baden, evtl. in Freiburg)
18__ Gutachter der Bahnhof-
projekte in Winterthur

Stössel, Johannes
*08.05.1837 in Bärenswil ZH
†07.11.1919 in Zürich
Dr. iur. und RegRat ZH
1906–1917 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Sträuli, Hans
*31.07.1862 in Winterthur ZH
†06.06.1938 in Winterthur ZH
Dr. iur. und Stadtpräsident von
Winterthur
1915–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Sträuli-Knüsli, Werner
*16.04.1845 in
†13.10.1913 in
Kaufmann in Winterthur
1909–1913 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Strauss, Max
*22.04.1913 in
†___.__ in
Dr. iur.
1951–1964 GeneralSekr GD
SBB, Bern
1965–1978 Direktor SBB-
Kreis III, Zürich (nach Fischer)

Streiff, Josef
*14.05.1850 in Glarus
†03.10.1913 in Glarus
RegRat GL
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter GL)

von **Streng, Alfons**
*06.11.1852 in Frauenfeld TG
†25.12.1940 in Fischingen TG
Dr. iur. in Sirmach
1896–1902 VerwRat N.O.B.
1909–1918 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Strub, Jakob
*___.1855 in
†___.03.1933 in
Eisenbahner
1901 Bahnhof-Inspektor
Rorschach V.S.B.

Studer, Hans
*30.06.1852 in Interlaken BE
†01.06.1909 in Berlin
Ingenieur
1873–1888 Kontroll-Ingenieur
des eidg. Eisenbahndeparte-
ments
1880 Bericht über die Barrie-
ren beim Waisenhaus in
St.Gallen

Studer, Hartmann Friedrich
*26.06.1873 in St.Petersburg
†12.08.1945 in Winterthur ZH
Dr. iur. in Winterthur und
NatRat ZH
1919–1920 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Studer, Hugo
*17.05.1865 in Altstätten SG
†05.03.1931 in Zürich
Ingenieur
1897–1900 eidg. Kontroll-
Ingenieur in St.Gallen
1920 Gutachter zur Rorscha-
cher Verkehrsfrage

Sturzenegger, Paul
*15.06.1884 in
†23.08.1946 in
Ingenieur
1926 Abbruch der eisernen
Sitterbrücke der SBB

von **Süsskind**, ???

* ____.18__ in
† ____.18__ in
Freiherr in Augsburg
1852–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Sulzberger-Huber, Joh. Carl
*06.04.1805 in
†17.01.1879 in
Bankier in St.Gallen
1851–__ InItKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
1861 Direktor der Deutsch-
Schweizerischen Kreditbank in
St.Gallen

Sulzberger, Johann Jakob
*04.07.1802 in Frauenfeld TG
†13.01.1855 in Frauenfeld TG
Ingenieur und Topograph
1828–1836 kartographische
Erfassung des Kantons TG
1836 Förderer einer Eisenbahn
Basel–Bodensee
1846 Vorschlag eines Kraftge-
nerators bzw. einer
atmosphärischen Eisenbahn

Sulzer-Ziegler, Eduard
*23.09.1854 in Winterthur ZH
†31.01.1913 in Winterthur ZH
Ingenieur in Winterthur
1901–1908 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Sulzer-Steiner, Heinrich
*19.03.1837 in Winterthur ZH
†11.05.1906 in Bern
Ingenieur in Winterthur
1894–1901 VerwRat V.S.B.

Sulzer-Spiller, Karl
* ____.1840 in
† ____.1910 in
Winterthur
1892–1909 VerwRat Bank in
Winterthur
1901–1901 VerwRat V.S.B.

Sutter, Johann Jakob
*12.04.1812 in Bühler AR
†27.11.1865 in Bühler AR
Unternehmer und NatRat AR
1851–__ InItKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil

Swinburne, Henry
* ____.1821 in
† ____.1855 in
Ingenieur
1848 Bauleiter für die Eisen-
bahnlinie Chester–Holyhead
1850 sprachkundiger Mit-
arbeiter von R. Stephenson
→ Stephenson, R.
(*1803 / †1859)

Talabot, Paulin François
*18.08.1799 in Limoges
†21.03.1885 in
Ingenieur
1861–__ Direktor P.L.M.
(Paris–Lyon–Méditerranée)
1863 KonzBewerber: Boden-
see–Gürtelbahn (mit Blount,
Hentsch)

Tanner-Meyer, Johann
Heinrich
*06.12.1799 in
†10.05.1875 in
Unternehmer und Land-
ammann AR
1853–1855 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Tobler, G. Ulrich
*28.12.1813 in
†20.06.1876 in
Architekt und Baumeister in
St.Gallen
18__–1856 beteiligt am Bau
der S.G.A.E.

Tobler, Johann Jakob
*31.01.1854 in Lutzenberg AR
†24.10.1936 in Herisau AR
Ratschreiber und RegRat AR
1911–1917 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Töndury, Gian
Töndury, J.
*05.07.1856 in
†13.03.1937 in Samedan GR
1901–1908 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Town, Ithiel
*03.10.1784 in Thompson
†13.06.1844 in New Haven
Ingenieur
1846 Brückenbauten nach
dem «System Town» wurde
von Pauli und Etzel erwogen;
→ Howe, W. (*1803 / †1852)

Trautweiler, Alexander
*23.02.1854 in Laufenburg AG
†11.03.1920 in
Oberingenieur
1916 Gutachter zum Projekt
Dudler (Rorschacher Verkehrs-
frage)

Trindler, Friedrich
* ____.1840 in
† ____.1909 in
Architekt und Bauführer
1876–19__ Bauführer V.S.B.

Tschanz, Otto
*31.01.1869 in Bern
†18.02.1919 in Bern
Ingenieur
1900–1901 Werkstätten-Vor-
stand V.S.B. in Rorschach
1902–1906 stellvertretender
Ober-Maschineningenieur
im SBB-Kreis IV Konstrukteur
des Tschanz-Antriebs für Elek-
trolokomotiven

von **Tscharner**, Emanuel
*05.11.1848 in Chur
†23.02.1918 in Chur
Ratscherr in Chur
1898–1901 VerwRat V.S.B.

Tschuy, Viktor
*30.01.1823 in Grenchen SO
†10.04.1911 in Solothurn
Ingenieur im eidg. Eisenbahn-
büro
1853 Stellungnahme zum
Variantenstreit Wil–Winterthur
S.G.A.E.

Uhl, J.
* ____.18__ in
† ____.__ in
Bauunternehmer
18__–1855 Bau S.G.A.E.
6.–7. Los: Flawil–Oberuzwil/
Halbscheide

Velati, J.
* ____.18__ in
† ____.__ in
Bauunternehmer
18__–1855 Bau S.G.A.E.
11. Los: Thur–Wil

Vetsch, Ulrich
*29.02.1856 in
†31.07.1920 in
Dr. med. und Verkehrspolitiker
in St.Gallen
1915–1920 VerwRat SBB

Völker, Karl
*05.01.1796 in Eisenach
†02.10.1884 in Ebnat-Kappel
Erzieher, Redaktor und Eisen-
bahnpolitiker
1852 Förderer Schweiz.Ost-
bahn/Ostalpenbahn (mit Ritter,
Lutz)

Vogt, Carl
*12.10.1872 in St.Gallen
†05.01.1958 in
Ingenieur
1909 Projekt-Verfasser:
Rorschach
1910–1928 Projekt-Verfasser:
Ruppenbahn
1910 Projekt-Verfasser:
Werdenberg–Toggenburgbahn

Volkart, Salomon
*11.05.1816 in
†23.12.1893 in
Kaufmann in Winterthur
1864–1892 VerwRat V.S.B.
1876–1883 Bank in Winter-
thur (Präs)

Volta, Zanino
*03.07.1795 in Como
†23.10.1869 in Camnago
Physiker
1839 Vorschlag einer Ost-
alpenbahn

Wachter, Franz
* ____.1844 in
† ____.__ in
Eisenbahner
1901 Bahnhof-Inspektor der
V.S.B. in St.Gallen

Wachter, Hans-Rudolf
*27.02.1923 in
† ____.__ in
Ingenieur
1978–1988 Direktor SBB-
Kreis III in Zürich (nach
Strauss)

Wälli, Ernst
* ____.1915 in Rorschach SG
† ____.1985 in
Ingenieur
1958 aktiv in der Rorschacher
Verkehrsfrage (Projekteingabe)

Wagner, Ernst
*22.06.1849 in Ebnat SG
†30.07.1922 in Ebnat SG
Verkehrspolitiker und NatRat
SG
1901–1921 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Waldvogel, Georg Emil
*08.04.1872 in
†14.01.1950 in Stetten SH
Grundbuch-Geometer in
St.Gallen
1916 Projekt-Verfasser zur
Rorschacher Verkehrssanie-
rung

Wartmann, Georg Leonhard
* ____.1813 in
†30.05.1884 in
Baumeister und Architekt in
St.Gallen
1853–1850 Bau S.G.A.E.

Wassali, Albert
* ____.1848 in
†24.01.1891 in
Ingenieur
1874 Bahnhofprojekte
Winterthur

Weber, Heinrich
* ____.18__ in
†30.12.1883 in
Eisenbahner
1859–1883 Chef Tarifwesen
V.S.B. in St.Gallen

Weber, Joseph
*02.08.1805 in Netstal GL
†05.03.1890 in Netstal GL
Kaufmann und Ratscherr in
Netstal
1860–1886 VerwRat V.S.B.

Weber, J. M.
* ____.__ in
† ____.__ in
1842 Rorschacher Petent für
eine Eisenbahn Rorschach–
Chur (mit Faller, Gorini,
Krauss, Roth)

Wehrli, Ernst
* ____.1866 in
† ____.__ in
Ingenieur
1889–1901 Werkstätten-Inge-
nieur V.S.B. in Rorschach
1902–__ Werkstätten-Inge-
nieur SBB, Rorschach

Weidmann
siehe **Weydmann**

Weiss, Theodor
*08.09.1829 in Zürich
†23.02.1914 in Zürich
Ingenieur
1871–1902 Oberingenieur
N.O.B. und SBB
1874 Bahnhofprojekte
Winterthur

Wermüller-Dürsteler, Conrad
*26.02.1853 in
†08.02.1915 in
Fabrikant in Wetzikon Kemp-
ten
1893–1901 VerwRat V.S.B.

Werner, Samuel
*03.02.1850 in Beggingen SH
†27.03.1921 in Olten SO
Winterthur
1906–1920 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Wetter-Müller, Christian Alex Karl
* ____.1825 in
†23.04.1884 in
St.Gallen
1873–1884 VerwRat V.S.B.

Wettstein, Oskar
* ____.1866 in
† ____.1952 in
RegRat ZH
1918–1923 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Weydmann, Philipp Joh.
* ____.1801 in
†06.11.1854 in
Kaufmann in St.Gallen
1846–1852 InitKom:
Rorschach–St.Gallen–Wil
1846–____ engeres Komitee
(mit Naeff, Bärlocher, Hart-
mann, Hungerbühler)
1853–1854 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Wichser, Otto
*29.07.1910 in Herisau AR
†30.10.1994 in
Ingenieur
1953–1973 Generaldirektor
der SBB in Bern
1966–1973 Präsident der SBB-
Generaldirektion

Widmer-Heusser, Kaspar
*01.10.1829 in
†02.11.1913 in
in Gossau ZH
1894–1901 VerwRat V.S.B.

Wieland, Richard
*25.05.1826 in Basel
†11.06.1868 in Lichtensteig SG
Oberst und Ingenieur in
Mörschwil SG
1852–1854 erster Telegra-
pheninspektor in St.Gallen
1864–1868 Baugesellschaft
Wieland, Gubser&Comp.

Wiesli, Robert
* ____.1868 in
†08.01.1937 in Zürich
Eisenbahner
1896–1919 Chef Güterexpe-
dition in St.Gallen

Wiget, Joh. Konrad
*21.09.1813 in
†04.04.1885 in
Kaufmann und Fabrikant in
Flawil SG
1852 InitKom: Rorschach–
St.Gallen–Wil
1854–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Wiher, Joh.
* ____.1852 in
† ____.1922 in
Eisenbahner
18__–1901 V.S.B.
1902–____ Chef Güterexpe-
dition Rorschach

Wihler, Johann Jakob
* ____.1817 in
† ____.1898 in
Eisenbahner und Chronist
seiner Dienstzeit
18__–1881 Bahnmeister der
V.S.B. in Altstätten SG

Wild-Merz, August
Wild-Eggmann, August
* ____.1839 in
† ____.1900 in
Kaufmann in St.Gallen, Firma
A. Wild-Merz und Cie.
1899–1899 VerwRat V.S.B.

Wild, Karl Emil
*27.06.1856 in St.Gallen
†17.02.1923 in St.Gallen
Direktor in St.Gallen
1914–1922 VerwRat SBB

Wild-Sulzberger, Kasp. Balthasar
* ____.1799 in
†23.05.1881 in
Dr. med. und Eisenbahnpoliti-
ker
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.s
1864–1877 VerwRat V.S.B.

Wild, Johannes
*13.03.1814 in Richterswil ZH
†22.08.1894 in Richterswil ZH
Ingenieur
1838 Vermessungsarbeiten
(mit Hegner, Eschmann,...)
1853 Oberingenieur der Zü-
richsee-Bodensee-Eisenbahn
1853–1854 Chef techn. Büro
N.O.B.
→ Gaab, L. (*1800 / †1869)

Wild, Max Otto
* ____.1863 in
†08.09.1937 in Zürich
Jurist und Eisenbahner
1887–1896 im Dienst der
V.S.B.
1901–1908 Betriebsinspektor
GD SBB
1909–1930 Betriebschef
SBB-Kreis III, Zürich

Wirth-Sand, Daniel
*07.12.1815 in Güttingen TG
†03.10.1901 in St.Gallen
Schwiegervater von Klose-
Wirth, Ad. (*1844 / †1923)
Kaufmann und Direktor
1853–1856 VerwRat S.G.A.E.
1856 Mitunterzeichner
Fusionsvertrag V.S.B.
1857–1901 VerwRat V.S.B.
(1886–1901 Präs)
1861–____ Generaldirektor
V.S.B.

Wirth-Jacob, Georg Otto
* ____.1850 in
†18.05.1893 in St.Gallen
Ingenieur
1876–1893 im Dienst der
V.S.B.
1887–1893 Betriebs-Direktor
V.S.B.

Wirth, Theodor
* ____.1821 in
†01.02.1886 in
Kaufmann und Eisenbahner
1867–1886 Chef Betriebs-
zentralbüro V.S.B.

Zeller, Theodor
*06.02.1829 in
†15.02.1888 in
Ingenieur und Architekt
1853–____ technisches Zent-
ralbüro der S.G.A.E.
1854–1855 Bauleiter unter
Ingenieur Herz
(Wil-Winterthur)
1856–____ Sekretär des kant.
Baudepartements in St.Gallen

Zellweger, Jakob
*01.09.1805 in
†12.07.1873 in
Dr. med. und Landammann AR
1854–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E.

Ziegler, Jakob Melchior /
«Ziegler zum Palmengarten»
*27.11.1801 in Winterthur ZH
†01.04.1883 in Basel
Kartograph und Verkehrspoli-
tiker in Winterthur
1850 Gutachter mit Geigy
1853 führender Petent
zugunsten der Linie Elgg-
Aadorf-Eschlikon mit Pfau-
Geilinger
→ Geigy, C. (*1798 / †1861)
→ Pfau-Geilinger, M.
(*1820 / †1877)

Ziegler, Oscar August
*17.03.1843 in
†01.08.1919 in
Oberst und Verkehrspolitiker
in Schaffhausen
1906–1919 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis IV

Zingg, Johann Jakob
*05.12.1810 in Kaltbrunn SG
†05.09.1879 in St.Gallen
Jurist und Oberst
1853–1856 EisenbahnKomm
S.G.A.E. (Aktuar)

Zollikofer, Ludwig Arnold
*04.01.1839 in St.Gallen
†07.07.1923 in St.Gallen
Ingenieur und Oberst
1896–1901 VerwRat V.S.B.
(Kantonsvertreter SG)
1901–1905 Kreiseisenbahnrat
SBB-Kreis VI

Züblin-Hauser, Jakob
*19.10.1819 in
†13.01.1891 in Basel
Gemeindeammann in
St.Gallen
1869–1880 VerwRat V.S.B.

Züllig, Friedrich
* ____.1860 in
†07.01.1948 in
Eisenbahner
1900–1901 Kursinspektor der
V.S.B.
19__ Betriebschef SBB-
Kreis IV in St.Gallen

**Abkürzungen zu Funktionen,
Gremien und Titeln:**

---	ungeklärte Datumsangaben
???	andere ungeklärte Daten
Adj.	Adjunkt
BetrChef	Betriebschef
BetrDirektor	BetriebsDirektor
BezAmm	Bezirksammann
DirKomm	Direktions-Kommission
DirSekr	Direktions-Sekretär
Dr.	Doktor
EisenbahnKomm	Eisenbahn-Kommission
ETHZ	Eidg. Techn. Hochschule Zürich
GemAmm	Gemeindeammann
InitKom	Initiativ-Komitee
KantRat	Kantonsrat
NatRat	Nationalrat
Präs	Präsident
RegRat	Regierungsrat
Statth	Statthalter
StRat	Ständerat
VerwRat	Verwaltungsrat
VizePräs	VizePräsident

QUELLEN

Wie bereits eingangs erwähnt, sind keine umfassenden Publikationen zur Geschichte der Eisenbahnlinie Rorschach–St.Gallen–Winterthur verfügbar. Eine überraschende Vielfalt und Menge von gedruckten Quellen, die zusammenfassende und gut aufbereitete Informationen enthalten, wird hiermit zugänglich. Es muss leider auch festgestellt werden, dass fundierte lokale Auseinandersetzungen mit dem Thema immer seltener werden. Bewährte Publikationsplattformen fehlen oder gingen verloren. Die irri- ge Annahme, dass alles schon aufgearbeitet und geschrieben sei, mag als weiterer Grund der Inaktivität gelten. Das Quellenstudium zeigte, dass im Laufe der Zeit diffuse Annahmen und falsch interpretierte Überlieferungen oder Überlieferungsketten zu Fakten erhoben wurden, die sich nicht bestätigen lassen. Weit vom Anspruch auf Vollständigkeit entfernt, dienen die vorliegenden Quellenangaben dem Zugang zur weiteren Erforschung eines spannenden Kapitels der Wirtschafts-, Technik- und Zeitgeschichte.

Quellen

dargestellt in chronologischer Ordnung

___..1833

[]: Bericht über die Zoll- und Handelsverhältnisse im Innern der Schweiz, erstattet an den eidgenössischen Vorort von der in Angelegenheiten des Handels im Christmonat 1833 einberufenen Kommission. Zürich 1833

19.01.1836

Red.: Schweizerische Eidgenossenschaft. St.Gallen, Versammlung in Rorschach. In: Der Erzähler Nr. 6/1836 S. 22; 19.01.1836

___..1837

Negrelli L., Eschmann J.: Bericht an die Handelskammer des Cantons Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach Basel. In: Zeitschrift über das gesammte Bauwesen, 2. Bd. 1. Heft S. 15–18; Zürich 1837

___..1837

Negrelli L.: Bericht an die Handelskammer in Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach Chur. In: Zeitschrift über das gesammte Bauwesen, 2. Bd. 2. Heft S. 45–48; Zürich 1837

___..1837

Negrelli L., Sulzberger J.J.: Bericht an die Handelskammer des Cantons Zürich über eine Eisenbahn von Zürich nach dem Bodensee. In: Zeitschrift über das gesammte Bauwesen, 2. Bd. 3. Heft S. 85–88; Zürich 1837

17.10.1837

Red.: Schweizerische Eidgenossenschaft. Die Eisenbahnen. In: Der Erzähler Nr. 83/1837 S. 408; 17.10.1837
In: Der Erzähler Nr. 84/1837 S. 414; 20.10.1837

___..1838

Negrelli L.: Ausflug nach Frankreich, England und Belgien zur Beobachtung der dortigen Eisenbahnen, mit einem Anhang über Anwendung von Eisenbahnen in Gebirgsländern. Frauenfeld 1838

18.09.1838

Red.: Die belgischen Eisenbahnen. In: Der Erzähler Nr. 75/1838 S. 372–374; 18.09.1838
In: Der Erzähler Nr. 76/1838 S. 378–380; 21.09.1838

___..1839

Eisenbahnen. Die Amtsreise des Strasseninspektors [F.W.Hartmann]. In: Amtsbericht des kleinen Raths des Kanton St.Gallen über das Jahr 1838. Erstattet im Juni 1839. St.Gallen 1839

___..1840

Red.: Die Cleggsche Luftisenbahn. In: Appenzeller Kalender 1841, Trogen 1840

___..1842

Ehrenzeller P.: Bau der Rorschacher Strasse. In: St.Gallische Jahrbücher 1835–1841. St.Gallen 1942

27.05.1842

[]: Eingabe des Handels- und Gewerbsvereins von Rorschach, das Eisenbahn-Unternehmen nach Chur betreffend. Rorschach, am 27.05.1842 [StArch-SG R65 F3a) Nr.1]

___..1845

[]: Die Anlegung von Eisenbahnen in der Schweiz. Basel 1845

15.11.1845

Gesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Erlassen am 15.11.1845, in Kraft getreten am 22.01.1846. St.Gallen 1845

___..1846

Pollack J.: Über verschiedene Eisenbahnsysteme. In: Allgemeine Bauzeitung S. 1–39, Wien 1846

12.02.1846

Gonzenbach C.: Einladung zu einer General-Versammlung für die Gründung eines Eisenbahn-Vereins. St.Gallen 1846

25.02.1846

Protokoll des (Appenzellisch-) St.Gallischen Eisenbahn-Comité. St.Gallen 1846 ff. [SBB Historic]

27.02.1846

Red.: Schweizerische Eidgenossenschaft. St.Gallen. In: Der Erzähler Nr. 17/1846 S. 77–78; 27.02.1846

___..02.1846

Meyer J.H.: Über die Anlegung, den Betrieb und die Rentabilität einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen bis Wil. In: Verhandlungen der St.Gallisch-Appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft 1846

___..03.1846

Hungerbühler M.: Über das St.Gallische Eisenbahnwesen. In: Verhandlungen der St.Gallisch-Appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft 1846

21.04.1846

[]: Schweizerische Eisenbahn von Genf nach dem Rheine und dem Bodensee. Protokoll der Hauptversammlung vom 20.04.1846 und 21.04.1846 in Bern. [BArch E53-656]

___..05.1846

Pauli F.A., Etzel K.: Eisenbahn Rorschach–St.Gallen–Wyl. St.Gallen 1846 [StArch-SG R65 B8][SBB Historic]

___..1847

Schmid A.: Bericht über den gegenwärtigen Stand der Anwendung der Eigenschaften atmosphärischer Luft zur Fortschaffung von Wagenzügen auf Eisenbahnen. In: Allgemeine Bauzeitung S. 313–392, Wien 1847
In: Allgemeine Bauzeitung S. 325–415, Wien 1848

___..1847

Hartmann F.W.: Bericht und Vorschlag. St.Gallen 1847 [StArch-SG R65 B9]

___..1847

...Schweizerische Nordbahn... In: Appenzeller Kalender 1848, Trogen 1847

___..1850

Bergeisenbahn in Württemberg [Alpübergang bei Geisslingen]. In: Appenzeller Kalender 1851, Trogen 1850

___..1850

Stephenson R., Swinburne H.: Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten, Herrn R.Stephenson, M.P. und H.Swinburne, über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850

06.02.1850

[]: Rechenschaftsbericht und Anträge des geschäftsleitenden Komitès an die Aktiengesellschaft zur Beförderung einer Eisenbahn von Rorschach nach St.Gallen nach Wil. St.Gallen 1850

06.02.1850

[]: Verzeichnis der Aktionäre der Gesellschaft zur Beförderung einer Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Wil. St.Gallen 1850

__06.1850

Sulzberger J.J.: Die Eisenbahnen in der Schweiz und in Gebirgsländern überhaupt. Luzern 1850 [StArch-SG R65 F1 Nr.1a)]

__01.1851

[]: Auszug aus dem Bericht R.Stephenson's über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. In: Notizblatt der Allgemeinen Bauzeitung Bd. 1 Nr. 14 S. 337-347, Wien 1851

19.02.1851

Ziegler J.M.: Betrachtungen über den projektirten Eisenbahnbau und den Einfluss der Schienenwege auf die Bevölkerung der Schweiz von J.M. Ziegler. Winterthur 1851 [BArch E53-659]

__11.1851

[]: Darstellung der Nothwendigkeit und Dringlichkeit der in Rorschach unvermeidlichen Staatsbauten. Rorschach 1851

___.1852

[]: Betrachtungen über die Anlegung einer Eisenbahn vom Bodensee nach Zürich, und vergleichende Darstellung der zwei hierfür in Vorschlag gebrachten Linien. Frauenfeld 1852

___.1852

Hartmann F.W.: Ein Wort über die projektierte Bodensee-Zürich Eisenbahnen. In: Verhandlungen der St.Gallisch-Appenzellischen gemeinnützigen Gesellschaft 1852

___.1852

Statuten für die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft. St.Gallen 1852

10.02.1852

Etzel K., Sauerbeck J., LaNicca R.: Gutachten über die Erweiterung des Hafens in Rorschach. St.Gallen [StArch-SG R166 F2 Nr.1]

04.04.1852

[]: Eisenbahn Rorschach-St.Gallen-Wyl. Auf Veranlassung des St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Comitè gedruckt. St.Gallen 1852

24.05.1852

Bericht des St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahncomitès an die Hauptversammlung der Actien Subscribenten vom 24.05.1852. St.Gallen 1852

14.06.1852

Konzessionsakt von Landamann und kleinem Rath des Kantons St.Gallen, Namens des Staates an das bevollmächtigte Komite der Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der ersten Sektion einer Bodensee-Zürcheisenbahn, nämlich der Strecke von Rorschach nach St.Gallen und von St.Gallen nach Wyl. Bern 1852 [EAS][BArch E53-11786]

17.08.1852

Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahn im Kanton St.Gallen. Bern 1852 [EAS]

02.12.1852

Völker K.: Ein Wort an die Bürger der Kantone St.Gallen und Graubünden über die zu erstellenden Eisenbahnen. Heerbrugg 1852

21.12.1852

Beschluss des Grossen Rathes des Kantons Zürich betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Winterthur über Elgg an die Kantonsgränze. Zürich 1852 [EAS][BArch E53-11788]

24.12.1852

Hartmann F.W.: Bericht des Bauinspektors zu den neuen Plänen über Vergrösserung des Seehafens zu Rorschach. In: Expertenberichte betreffend die Kauf- und Kornhaus- sowie Hafensbau-Verhältnisse in Rorschach. 1852

___.1853

Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft. St.Gallen 1853 bis 1857

___.1853

Hildebrand B.: Glossen zu den Rentabilitäts-Aussichten der Bodenseebahnen. St.Gallen 1853

08.01.1853

[]: Eisenbahnen []. In: Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung Nr. 2. Jg.; 08.01.1853

09.01.1853

[]: Rekursbeschwerde des Verwaltungsrathes der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gegen den Beschluss des Grossen Rathes des Standes Thurgau vom 07.01.1853 betreffend dem Durchpass durch das Gebiet des Kantons Thurgau über Rickenbach, Sirnach und Eschlikon bis Aadorf für die Eisenbahn von Rorschach nach Winterthur. St.Gallen 1853 [BArch E53-11789]

15.01.1853

[]: Zürich-Bodensee-Bahn. In: Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung Nr. 3. Jg.; 15.01.1853

15.01.1853

Protokoll der St.Gallische-Appenzellischen Eisenbahn-Commission. St.Gallen 1853 ff. [SBB Historic]

22.01.1853

vonStreng J.B.: Antwort der Regierung von Thurgau auf die Beschwerde des Verwaltungsrathes der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn-Gesellschaft gegen den Beschluss des Grossen Rathes von Thurgau vom 8. Jänner 1853 betreffend den Durchpass durch das Gebiet des Kantons Thurgau über Rickenbach, Sirnach und Eschlikon bis Aadorf für die Eisenbahn von Rorschach nach Winterthur. Frauenfeld 1953 [StArch-TG 4'240'4][BArch E53-11789]

25.01.1853

Pfau-Geilinger M., Ziegler J.M.: Petition an den hohen Bundesrath zu Handen der hohen Bundesversammlung. Winterthur 1853 [BArch E53-11789]

26.01.1853

Hrsg. Verwaltungsrath der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft: Technische Vergleichung der von St.Gallen projektirten Eisenbahnlinie über Eschlikon nach Elgg mit denjenigen Linien, welche von Thurgau vorgeschlagen werden. St.Gallen 1853

28.01.1853

Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahn im Kanton Zürich. Bern 1853 [EAS]

29.01.1853

[]: Die Winterthurer Petition. In: Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung Nr. 5. Jg.; 29.01.1853

02.02.1853

Bundesbeschluss betreffend die Beschwerde der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft gegen den Beschluss des Grossen Rathes des Kantons Thurgau vom 8. Jänner 1853. Bern 1853 [EAS]

09.03.1853

[]: Der Grosse Rath des Kantons Thurgau auf Antrag des Regierungsrathes, nach Einsicht eines vom 01.12.1852 datirten Gesuche der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft um Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach bis Wyl über Sirnach und Eschlikon bis an die Zürcherische Kantonsgränze bei Aadorf, beschliesst [...]. Frauenfeld 1853 [BArch E53-11787]

09.03.1853

Beschluss des Grossen Rathes des Kantons Thurgau, betreffend Ertheilung einer Konzession für eine Eisenbahn von Rickenbach bei Wyl über Sirnach und Eschlikon bis an die zürcherische Kantonsgränze bei Aadorf. Bern 1853 [EAS]

27.06.1853

Hartmann F.W.: Eisenbahn-Tracé zwischen Flawyl und Wyl. St.Gallen [StArch-SG R65 F2b) Nr. 3]

05.08.1853

Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahn von Rickenbach bei Wyl über Sirnach und Eschlikon bis an die zürcherische Kantonsgränze bei Aadorf, auf dem Gebiet des Kantons Thurgau. Bern 1853 [EAS]

__09.1853

Petition in Sachen Eisenbahnstation bei Oberuzwil. An die hohe Regierung des Kantons St.Gallen. Oberuzwil [StArch-SG R65 F2b) Nr. 3]

27.01.1854

Stehlin J.J.: Schlussbericht an den hohen Bundesrath über die Vermittlung in der Konfliktsache zwischen der Regierung des hohen Standes Thurgau und der St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft erstattet von dem mit der Vermittlung beauftragten Unterzeichneten. Bern [BArch E53-11789]

29.01.1854

Die Brücken der St.Gallischen Eisenbahn über die Sitter, Glatt und Thur.
In: Eisenbahn-Zeitung 12. Jg. Nr. 5; 29.01.1854

___..1854

...Brücke über die Sitter...
In: Appenzeller Kalender 1855, Trogen 1854

___..1855

Stehlin Fr.: Schmiedeiserne Bogenbrücken [Vorschlag Sitterübergang bei St.Gallen].
In: Allgemeine Bauzeitung 20. Jg. S. 111–123, Wien 1855

30.03.1855

Konzession zu Gunsten der Herren Caspar Schulthess und Comp., Banquiers in Zürich, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Brugg durch den Bözberg und das Frickthal nach Basel.
Bern 1855 [EAS]

21.07.1855

Bundesbeschluss betreffend die Eisenbahnkonzession für die Bözbergbahn im Kanton Aargau. Bern 1855 [EAS]

01.10.1855

[Korr]: Tagesneuigkeiten [Nachkollaudation / Probefahrt]. In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 230; 01.10.1855

22.12.1855

Eisenbahnfahrten: a) Auf schweizerischen Bahnen; b) Auf angrenzenden Bahnen.
In: Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung Nr. 51 6. Jg.; 22.12.1855

28.12.1855

[Korr]: Einige Stunden auf der Station Utzwyl.
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 305; 28.12.1855

___..1856

[]): Übersicht der im Bau begriffenen Eisenbahnen der Schweiz. In: Allgemeine Bauzeitung 21. Jg. S. 2–7, Wien 1856

___..1856

[]): Eisenbahnen in der Schweiz. Das Aufstellen der Thur-, Glatt-, und Sitterbrücken. In: Allgemeine Bauzeitung 21. Jg. S. 133–139, Wien 1856

___..1856

[]): Schweizerische Nordostbahn. Hafen und Bahnhof zu Romanshorn. In: Schweizerische Polytechnische Zeitschrift Bd. 1 S. 69–75; ___..1856

___..1856

[]): Die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn von Rorschach über St.Gallen nach Winterthur. In: Schweizerische Polytechnische Zeitschrift Bd. 1 S. 105–107; ___..1856

28.02.1856

[]): Bauausführung [St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft].
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 50; 28.02.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 51; 29.02.1856

15.03.1856

[]): Das Festprogramm.
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 64; 15.03.1856

24.03.1856

Kunkler A.: Rede zur Eröffnung der Eisenbahnverbindung St.Gallen-Winterthur.
In: Protokoll vom 20.05.1856 der S.G.A.E.-Commission, Beilage I [SBB Historic]

24.03.1856

Aepli A.O.: Erwiederung zur Eröffnungsrede von Gemeindegammann Kunkler.
In: Protokoll vom 20.05.1856 der S.G.A.E.-Commission, Beilage II [SBB Historic]

25.03.1856

[]): Die Eröffnung der Eisenbahn St.Gallen-Winterthur.
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 70; 25.03.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 71; 26.03.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 72; 27.03.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 73; 28.03.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 74; 29.03.1856

29.03.1856

Eröffnung der St.Galler-Appenzellerbahn.
In: Schweizerische Handels- und Gewerbezeitung Nr. 13 5. Jg.; 29.03.1856

10.10.1856

[]): amtliche Kollaudation [St.Gallen-Rorschach].
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 239; 10.10.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 240; 11.10.1856

21.10.1856

[]): Eröffnungsfeierlichkeiten der Bahnstrecke St.Gallen-Rorschach.
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 248; 21.10.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 252; 25.10.1856
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 254; 28.10.1856

___..1857

Rechenschaftsbericht der Vereinigten Schweizerbahnen.
St.Gallen 1857 bis 1902

16.07.1857

Dekret betreffend die Übertragung der unterm 30. März und 21. Heumonats 1855 dem Hause C.Schulthess und Comp. in Zürich erteilten Eisenbahnkonzession an die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen in St.Gallen vom 16. Heumonats 1857 [in Aarau]. Bern 1857 [EAS]

03.08.1857

Bundesbeschluss betreffend die Konzession für eine Eisenbahn durch den Kanton Aargau über Brugg oder Koblenz nach Kaiseraugst.
Bern 1857 [EAS]

___..1858

Schweizerische Eisenbahnen. Situationspläne und Längensprofile [...] der «Vereinigten Schweizerbahnen».
In: Schweizerische Polytechnische Zeitschrift Bd. 3 S. 158, Tafeln 13–17; ___..1858

___..1864

Über den Einfluss der schweiz. Eisenbahnen auf die Verkehrsverhältnisse. [Auszüge aus dem Bericht der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft]
In: Appenzeller Kalender 1865, Trogen 1864

___..1870

...das eiserne Strassennetz der Kantone St.Gallen und Appenzell...
In: Appenzeller Kalender 1871, Trogen 1870

07.01.1875

[]): Bahnhoffrage von Winterthur. In: Eisenbahn Bd. 2 S. 1–3; 07.01.1875

30.07.1875

St.: Das eidgenössische Schützenfest in St.Gallen und der St.Galler Bahnhof.
In: Eisenbahn Bd. 3 S. 32–33; 30.07.1875
In: Eisenbahn Bd. 3 S. 97–98; 17.09.1875

27.08.1875

Schneebeli [H.]: Die electriche Signalscheibe für Eisenbahnen aus der Fabrik von Hrn. Dr. M.Hipp in Neuenburg.
In: Eisenbahn Bd. 3 S. 65–66; 27.08.1875

15.10.1875

[]): Die Bahnhoffrage in Winterthur.
In: Eisenbahn Bd. 3 S. 141–144; 15.10.1875

17.01.1880

[Klose A.]: Der Eisenbahnunfall im Vonwil bei St.Gallen.
In: Eisenbahn Bd. 12 S. 16–17; 17.01.1880

14.02.1880

Maey [H.]: Über den Eisenbahnunfall im Vonwil bei St.Gallen.
In: Eisenbahn Bd. 12 S. 41–42; 14.02.1880

28.02.1880

Klose A.: Zum Eisenbahnunfall im Vonwil.
In: Eisenbahn Bd. 12 S. 52–54; 28.02.1880

20.03.1880

Maey [H.]: Zum Eisenbahnunfall im Vonwil.
In: Eisenbahn Bd. 12 S. 71–72; 20.03.1880

05.02.1882

Wihler J.J.: Notizen Erlebnisse und Erfahrungen aus meiner 25-jährigen Dienstzeit. Altstätten [SBB Historic]

05.05.1883

[]): Kloses Geschwindigkeitsmesser neuer Cunstruction für Locomotive.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 1 S. 111–114; 05.05.1883
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 1 S. 117–120; 12.05.1883

28.03.1889

Bersinger F.: Bericht über die Verkehrsanstalten in Rorschach.
St.Gallen 1889 [StArch-SG R65 F2b) Nr.7]

23.07.1890

[]): Verkehr (Rorschacher Bahnhofverhältnisse).
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 170; 23.07.1890

___..01.1891

Die Bahnhof-Verhältnisse in Rorschach.
Rorschach 1891 [StArch-SG R65 F2b) Nr.7]

___..01.1891

Anselmier J.: Project für die Erweiterung des Bahnhofs Rorschach mit Linienverlegung Goldach-Badhof.
St.Gallen 1891

02.06.1891

– Vereinigte Schweizerbahnen (Bahnhoffrage Rorschach).
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 126; 02.06.1891

12.05.1894

Schleich H.: Die bauliche Entwicklung des Bahnhofes Winterthur.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 23 S. 121–127; 12.05.1894

24.01.1901

Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich: Nr. 151 Station Rätterschen Umbau. Zürich 1901

10.05.1902

Die Nachtschnellzug-Entgleisung bei der «Burg» in Lachen-St.Gallen.
In: Die Ostschweiz No. 107; 10.05.1902

10.11.1904

Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich: Nr. 1683 Eisenbahn-Schutzhütte Schottikon. Zürich 1904

26.06.1905

[]: Das neue Aufnahmegebäude der S.B.B. in St.Gallen.
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 147; 26.06.1905

30.06.1905

[]: Die Schützengartenversammlung vom 29. Juni [zur Besprechung der Bahnhofbaute].
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 151; 30.06.1905

30.06.1905

[]: Abwehr und Vergleichung [zum Doppelspurausbau].
In: Tagblatt der Stadt St.Gallen No. 151; 30.06.1905

08.07.1905

Die Erweiterung des Personenbahnhofes St.Gallen und Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 46 S. 22–24; 08.07.1905

19.08.1905

Stricker R.: Die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes im Bahnhofs St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 46 S. 106; 19.08.1905

21.10.1905

Misc.: Bahnhof der S.B.B. in St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 46 S. 213; 21.10.1905

___.1906

Birroll J.: Eine neue Bahn auf den Plan [Ruppenbahn].
Altstätten 1906

___.08.1906

Korr.: Rückblicke und Ausblicke in den Eisenbahnbestrebungen Wyl's.
In: Wyler Zeitung Nr. 66; 18.08.1906
In: Wyler Zeitung Nr. 67; 22.08.1906
In: Wyler Zeitung Nr. 69; 29.08.1906

06.06.1908

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 51 S. 291–300; 06.06.1908
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 51 S. 306–309; 13.06.1908

23.01.1909

Misc.: Der Rosenbergtunnel bei St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 53 S. 54; 23.01.1909

17.11.1909

Vogt C.: Projektstudie über eine umfassende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Rorschach. Projekt I.
St.Gallen [StArch-SG R65 F2b) Nr.7]

___.12.1909

Der Einsturz am Rosenbergtunnel [am 13.07.1909].
In: Schreibmappe 1910 S. 42; St.Gallen 1909

___.03.1910

Vogt C.: Projekt II a) [zur Rorschacher Verkehrssanierung].
Vogt C.: Projekt II b) [zur Rorschacher Verkehrssanierung].
St.Gallen

___.1911

S.I.A.: Bodensee Toggenburg Zürichsee. Denkschrift über die Eisenbahnverbindung Romanshorn–St.Gallen–Wattwil–Uznach. St.Gallen 1911

22.02.1911

[]: Historisches Resumé betr. der Bahnstrecke Flawil–Wil, die Stationen Uzwil und Schwarzenbach.
St.Gallen 1911 [StArch-SG R65 F2b) Nr.3]

11.03.1911

Misc.: Doppelspur Wil–Winterthur.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 57 S. 147; 11.03.1911

01.04.1911

Misc.: Der Rosenbergtunnel.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 57 S. 186; 01.04.1911

19.08.1911

Das neue Bahnhofgebäude St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 58 S. 106; 19.08.1911

21.11.1911

Staatswirtschaftlicher Bericht (Bahnverhältnisse in Rorschach).
In: Die Ostschweiz No. 268; 21.11.1911

___.1912

Dudler J.B.: Projekt zur Rorschacher Verkehrssanierung (Kopfbahnhof).
Rorschach 1912

___.1912

Auer E.: Die Rorschacher Bahnhoffrage und ihre Lösung. Rorschach 1912

13.04.1912

Keller E.: Bahnhofprojekte von Rorschach.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 59 S. 207; 13.04.1912

18.05.1912

Kersten []: Strausspahlgründungen in der Schweiz, Lokomotiv-Remise St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 59 S. 263–268; 18.05.1912

19.07.1912

Die Rorschacher Bahnhoffrage an der Volksversammlung III.
In: Rorschacher Zeitung Nr. 116; 19.07.1912

18.07.1912

Die Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 115; 18.07.1912

20.07.1912

Volksversammlung zur Besprechung der Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Rorschacher Bote Nr. 88; 20.07.1912

___.1914

Isler A.: Verkehrsanstalten der Stadt Winterthur.
Winterthur 1914

___.1914

Bl.H.: Der neue Bahnhof in St.Gallen.
In: Das Werk 11/1914, Zürich

18.02.1914

Doppelspur Rorschach–St.Gallen oder Rorschach–Romanshorn.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 41; 18.02.1914

___.03.1914

Zur Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Rorschacher Bote; 23.03.1914
In: Rorschacher Bote; 24.03.1914
In: Rorschacher Bote; 26.03.1914

25.03.1914

Bahnhofbau in Rorschach.
In: Neue Zürcher Zeitung No. 446; 25.03.1914
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.72; 26.03.1914

27.03.1914

Korr.: Zur Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 73; 27.03.1914

07.04.1914

Die Rorschacher Bahnhoffrage [Projekt S.Ott].
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 82; 07.04.1914

___.11.1914

Berlepsch-Valendas H.E.: Gartenstädtische Siedlungen der Schweiz [Eisenbahner-Kolonie St.Gallen].
In: Schweizer Heimatkalender, Alt-St.Johann 1914

22.05.1915

Der neue Bahnhof St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd.65 S. 240–243; 22.05.1915
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 65 S. 286–287; 19.06.1915
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 65 S. 299; 26.06.1915

03.07.1915

Die neue Hauptpost St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 66 S. 5–7; 03.07.1915
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 66 S. 14–18; 10.07.1915

___.08.1915

Ott S.: Projekt zur Rorschacher Verkehrssanierung [Durchgangsbahnhof und neue Linienführung zwischen Rorschach und Mörschwil].
Rorschach 1912

___.09.1915

Dudler J.B.: Studien über Anlagen in Rorschach und Umgebung.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 209; 08.09.1915
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 210; 09.09.1915
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 211; 10.09.1915

___.12.1915

Der neue Bahnhof der S.B.B. in St.Gallen.
In Schreibmappe 1916 S. 67–68, St.Gallen 1915

___.12.1915

O.A.: Zur Erinnerung an Präsident Wirth-Sand (*1815 / †1901).
In: Schreibmappe 1916
S. 58–59, St.Gallen 1915

___.12.1915

Dudler J.B.: Rorschacher Zukunftsbilder.
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1916 S. 45–47, Rorschach 1915

___.07.1916

Dudler J.B.: Verkehrsanlagen in Rorschach.
Rorschach 1916

14.08.1916

Trautweiler A.: Gutachten über das Projekt des Herrn Ing. Dudler betreffend die Umgestaltung in Rorschach 1916. Zürich 1916

___.09.1916

Waldvogel E.: Projekt Waldvogel für einen Einheitsbahnhof in Rorschach.
St.Gallen 1916 [StArch-SG R65 F2b) Nr. 7]

___.10.1916

Waldvogel E.: Projekt Waldvogel für den Umbau der Station Goldach und deren Zufahrten.
St.Gallen 1916 [StArch-SG R65 F2b) Nr. 7]

___.1917

Wegmann H.: Die Vereinigten Schweizerbahnen.
Zürich 1917

18.07.1919

Zur Bahnhoffrage in Rorschach.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 165; 18.07.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 166; 19.07.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 167; 21.07.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 168; 22.07.1919

25.07.1919

Die Rorschacher Bahnhoffrage vor dem Gemeinderat.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 171; 25.07.1919

29.07.1919

Erwiderung zum Artikel «Zur Bahnhoffrage» in Nr. 171.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 174; 29.07.1919

30.07.1919

Zu den Voten in der [Rorschacher] Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 175; 30.07.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 176; 31.07.1919

___.08.1919

Dudler J.B.: Zur Bahnhoffrage in Rorschach.
Separatdruck aus Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 191 und Nr. 192

18.08.1919

Dudler J.B.: Zur Bahnhoffrage in Rorschach.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 191; 18.08.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 192; 19.08.1919

18.10.1919

Zwischenbericht des Stadtrates an den Gemeinderat betr. die Bahnhoffangelegenheit.
In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr. 244; 18.10.1919

11.12.1919

B[öschlinger] R.: Zur Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 289; 11.12.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 290; 12.12.1919
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 294; 17.12.1919

15.12.1919

Weiteres zur [Rorschacher] Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 292; 15.12.1919

16.12.1919

Keller E.: Zur Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 293; 19.12.1919

19.12.1919

Rorschach – Aus den Gemeinderatsverhandlungen.
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 296; 16.12.1919

03.05.1920

Studer H.: Gutachten an den Stadtrat Rorschach.
[StadtArch Rorschach]

09.06.1920

Rorschach – Frage und Antwort.
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 132; 09.06.1920

09.06.1920

Studer H.: Zur Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 132; 09.06.1920
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 140; 18.06.1920
In: Ostschweizerisches Tagblatt No. 141; 19.06.1920

10.03.1923

Misc.: Die neue Sitterbrücke bei Bruggen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 81 S. 125–126; 10.03.1923

15.11.1924

[]: St.Gallische und Appenzeler Brückenbauten.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 84 S. 243–245; 15.11.1924

___.1925

K[eller E.]: Die Verbesserung der Verkehrsanstalten von Rorschach.
In: Schweizer Baublatt Bd. 46 Nr. 31; ___.1925
In: Schweizer Baublatt Bd. 46 Nr. 33; ___.1925

21.03.1925

Korr.: Orientierung über die Bahnhoffrage.
In: Ostschweizerisches Tagblatt; 21.03.1925
In: Ostschweizerisches Tagblatt; 24.03.1925

___.05.1926

Andraee Ch.: Gutachten betreffend Neuordnung der Bahnhofverhältnisse in Rorschach.
Zürich [StArch-SG R65 F2b) Nr. 7]

26.02.1927

K[eller E.]: Die Verbesserung der Verkehrsanstalten von Rorschach.
In: Schweizer Baublatt Bd. 48 Nr. 17; 26.02.1927
In: Schweizer Baublatt Bd. 48 Nr. 19; 05.03.1927
In: Schweizer Baublatt Bd. 48 Nr. 93; 05.03.1927

16.04.1927

Sturzenegger P.: Der Abbruch der alten Eisenbahnbrücke über die Sitter bei Bruggen, St.Gallen.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 89 S. 214–216; 16.04.1927

___.05.1927

Red.: Von Genf zum Bodensee (zur Elektrifikation 15.05.1927).
In: SBB-Nachrichtenblatt 05/1927 S. 66–68, Bern

___.05.1927

Kuster H.: Zur Einfahrt der ersten elektrischen Maschine in St.Gallen und im Hafenhof Rorschach.
In: Monats-Chronik 05/1927 S. 33–34; Rorschach

14.05.1927

Winterthur–Wil–St.Gallen–Rorschach elektrisch.
In: Wiler Zeitung 14.05.1927; Sonder-Nummer

___.12.1927

H.S.: Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen.
In: Schreibmappe 1928 S. 25–26; St.Gallen 1927

___.1928

Rorschach und Ruppenbahn.
In: Schweizer Baublatt Bd. 49 Nr. 15; Zürich 1928

___.1928

Rorschacher Bahnhof- und Hafenhof.
In: Schweizer Baublatt Bd. 49 Nr. 24; Zürich 1928

___.1928

Die Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen.
In: Schreibmappe 1929 S. 25–26; St.Gallen 1928

___.1929

Kessler A.: Die Schweizerische Nordostbahn (1853–1901).
Zürich 1929

___.09.1930

Red.: Ein Brand im Bahnhofgebäude St.Gallen [am 26.08.1930].
In: SBB-Nachrichtenblatt 09/1930 S. 154–155, Bern

___.12.1930

Grünberger R.: Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts.
3. Teil 1850–1870
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1931 S. 5–18; Rorschach 1930

___.04.1931

Red.: Ein Veteran [Ausrangierung der Lok 2460 ex V.S.B. «Friedrichshafen»].
In: SBB-Nachrichtenblatt 04/1931 S. 68, Bern

___.1931

Hippenmeier K.: Rorschacher Bahnhoffrage.
Zürich 1931

___.1932

Willi F.: Baugeschichte der Stadt Rorschach.
Rorschach 1932

___.04.1932

Red.: Eine Erinnerung an den Bau der Goldacher Eisenbahnbrücke.
In: Monats-Chronik 04/1932 S. 3–5, Rorschach

___.04.1932

Red.: Die neue Gotthard Lokomotive in Rorschach.
In: Monats-Chronik 04/1932 S. 5, Rorschach

11.05.1932

Red.: Probefahrt mit einem Schienenautomobil.
In: Die Ostschweiz No. 218; 11.05.1932

___.02.1934

-a-: Tempora mutantur.
In: Monats-Chronik 02/1934 S. 2–3, Rorschach

___.12.1934

ps.: Verkehrswoche Nordostschweiz [26.05.1934 bis 04.06.1934].
In: St.Galler Jahresmappe 1935 S. 38; St.Gallen 1934

___.1935

Jenny H.: Das erste Eisenbahn-Züglein erreicht Flawil.
In: Untertoggenburger Neujahrsblatt 1935/36 S. 27–31; Flawil 1935

___.07.1935

Red.: Brand des Eilgut- und Zollgebäudes im Bahnhof St.Gallen [vom 07.07.1935].
In: SBB-Nachrichtenblatt 07/1935 S. 120–121, Bern

___.04.1936

Red.: Aus alten Tagen.
In: Monats-Chronik 04/1936 S. 32–33, Rorschach

___.12.1936

Grütter M.: St.Galler Jugendstil-Architektur.
In: St.Galler Jahresmappe 1937 S. 100–101; St.Gallen 1936

___.11.1937

Red.: Ein Besuch aus der guten alten Zeit [«Speiser-Zügli»].
In: Monats-Chronik 11/1937 S. 81–82, Rorschach

___.06.1938

Red.: Der schnelle Berner [«Schienenblitz»].
In: Monats-Chronik 06/1938 S. 41, Rorschach

17.09.1938

Bärlocher E.R.: Leur Train.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 112 S. 153–155; 17.09.1938

___.08.1939

Red.: Grossbrand im SBB-Depot in Rorschach.
In: Monats-Chronik 08/1939 S. 57–58, Rorschach

___.12.1940

Red.: Das neuerstellte SBB-Depot im Ostbahnhof Rorschach.
In: Monats-Chronik 12/1940 S. 91, Rorschach

___.09.1941

Die Passerelle ist verschwunden.
In: Monats-Chronik 09/1941 S. 78, Rorschach

___.1942

Diener G.: Perron und Personendurchgang im Bahnhof Rorschach.
In: Hoch- und Tiefbau Nr. 46 S. 391–394; ___.1942

___.1942

Mathys E.: Hundert Jahre Schweizerbahnen 1841–1941, historisch und technisch dargestellt. Bern 1942

___.09.1942

Die Gaslaterne als Errungenschaft [Gasanstalt V.S.B.].
In: Monats-Chronik 09/1942 S. 66–69, Rorschach

___.12.1943

Gaudy A.: Rorschach als Umschlaghafen für die Rhein-Bodensee-Schifffahrt.
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1944 S. 31–34, Rorschach 1943

___.1944

Fretz D.: Schweizerische Eisenbahn-Pioniere vor 1844.
Zollikon 1944

___.1944

Mathys E.: Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte. Bern 1944

18.08.1945

[Red.]: Wettbewerb für die generelle Planung der Gemeinden Rorschacherberg, Rorschach, Goldach und Thal.
In: Schweizerische Bauzeitung Bd. 126 S. 66–72; 18.08.1945

___.1946

Mietlich K.: Die Eisenbahn.
In: Geschichte der Herrschaft, Stadt und Gemeinde Elgg. Elgg 1946

___.06.1946

Tuchschnid K.: Von Flawiler und Tuttwiler Fuhrlenten.
In: Hinterthurgauer Heimatblätter, Sirnach 1946

___.06.1946

Britt J.: Rorschach als Verkehrsort.
In: SBB-Nachrichtenblatt 06/1935 S. 84–86, Bern

___.1947

Volmar F.A.: Aus der Frühzeit der Dampffrosse. Bern 1947

___.1947

Mathys E.: Männer der Schiene. Bern 1947

___.1947

Lorenz B.: Hürlimann H.: Dampf und Rauch im Sunneschy. Wil SG 1947

___.10.1947

[]: Fahrt in die Vergangenheit.
In: Monats-Chronik 10/1947 S. 145–147, Rorschach

___.10.1947

[]: Extrazug ins Blaue.
In: Monats-Chronik 10/1947 S. 148, Rorschach

___.12.1947

Grünberger R.: Zum Eisenbahn-Jubiläum. Zwei Eisenbahn-pioniere und Rorschacher Bürger.
In: Monats-Chronik 12/1947 S. 183–185, Rorschach

___.1948

Edelmann H.: Die Frühzeit der st.gallischen Eisenbahngeschichte 1835–1857.
St.Gallen 1948

___.01.1948

Grünberger R.: Nachklänge zum Eisenbahn-Jubiläum. Rorschach bekommt einen Anschluss an den Weltverkehr.
In: Monats-Chronik 01/1948 S. 7–9, Rorschach

___.02.1948

Grünberger R.: Nachklänge zum Eisenbahn-Jubiläum. Aus der Frühzeit des Rorschacher Bahnverkehrs.
In: Monats-Chronik 02/1948 S. 20–21, Rorschach

06.02.1948

Buchmann K.: Landammann Johann Mathias Hungerbühler.
In: St.Galler Tagblatt Nr. 62; 06.02.1948

___.03.1948

Grünberger R.: Nachklänge zum Eisenbahn-Jubiläum. Besinnliches zum Thema «Gute alte Zeit».
In: Monats-Chronik 03/1948 S. 36–37, Rorschach

___.12.1948

Grünberger R.: Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Rorschachs.
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1949 S. 15–25; Rorschach 1948

___.1949

Mathys E.: 10 000 Auskünfte über die schweizerischen Eisenbahnen, ein Nachschlagewerk. Bern 1949

___.12.1949

Baumgartner W.: 50 Jahre st.gallische Verkehrsschule 1899–1949.
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1950 S. 44–46; Rorschach 1949

___.06.1950

Dietrich J.: Vom Bahndienst in der guten alten Zeit.
In: Monats-Chronik 06/1950 S. 94–97, Rorschach

___.10.1950

Dietrich J.: Der Bahnhof Rorschach.
In: Monats-Chronik 10/1950 S. 153–160, Rorschach

___.04.1951

Hilfiker H.: Ein neuer Kran der Schweizerischen Bundesbahnen.
In: Werk 04/1951 38. Jg. S. 97–101, Winterthur

07.09.1951

Rothenhäusler C.: Die Rorschacher Bahnhoffrage.
In: Rorschacher Zeitung Nr. 208; 07.09.1951
In: Rorschacher Zeitung Nr. 209; 08.09.1951
In: Rorschacher Zeitung Nr. 211; 11.09.1951
In: Rorschacher Zeitung Nr. 212; 12.09.1951

___.11.1951

Red.: Die «Rorschacher Strassenbahn» in Betrieb.
In: Monats-Chronik 11/1951 S. 174–175, Rorschach

___.07.1952

Hilfiker H.: Über Funktion und Form des Bahnsteigdaches.
In: Werk 07/1952 39. Jg. S. 214 ff., Winterthur

___.09.1952

W.St.: Bahn und Schiff in Rorschach.
In: Monats-Chronik 09/1952 S. 144–147, Rorschach

___.12.1952

A.K.: Bahnhöferweiterung in Uzwil.
In: SBB-Nachrichtenblatt 12/1952 S. 212–213, Bern

___.1954

Mathys E.: Beiträge zur schweizerischen Eisenbahngeschichte. Bern 1954

___.08.1954

Red.: Die neuen Namen von SBB-Schnellzügen.
In: SBB-Nachrichtenblatt 08/1954 S. 115, Bern

___.1955

Mathys E.: Männer der Schiene (2., erweiterte Auflage). Bern 1955

__08.1955

Barth H.: Umbau und Renovationen im Aufnahmegebäude St.Gallen.

In: SBB-Nachrichtenblatt 08/1955 S.119–120, Bern
In: SBB-Nachrichtenblatt 09/1955 S.136–138, Bern

__10.1955

Greuter-Bruggmann J.: Vom Eisenbahnbau im Hinterthurgau.

In: Hinterthurgauer Heimatblätter, Sirnach 1955

__10.1955

Hilfiker H.: Die Bahnsteigdächer von Winterthur–Grüze.

In: Werk 10/1955 42. Jg. S.315–320, Winterthur

__11.1955

Laux E.: 100 Jahre Winterthur–Wil–(St.Gallen).

In: SBB-Nachrichtenblatt 11/1955 S.167, Bern

__11.1955

G.: Durchgehende Doppelspur Genf–Bern–Zürich–Romanshorn–St.Gallen.

In: SBB-Nachrichtenblatt 11/1955 S.172–173, Bern

__12.1955

Grünberger R.: Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach–St.Gallen.

In: Rorschacher Neujahrsblatt 1956 S.5–22; Rorschach 1955

__03.1956

Thürer G.: Aus der Frühzeit der St.Galler Eisenbahnen.

In: Monats-Chronik 03/1956 S.34–37, Rorschach

22.06.1956

[]: Die Rorschacher Verkehrsmisere vor dem Nationalrat.

In: Rorschacher Zeitung Nr.144; 22.06.1956

09.03.1956

[]: Um die Sanierung der Rorschacher Verkehrsverhältnisse. Eine Interpellation Eisenring im Nationalrat.

In: Rorschacher Zeitung Nr.59; 09.03.1956

__04.1956

-er: Von Rorschachs vielgeliebten Barrieren.

In: Monats-Chronik 04/1956 S.53–55, Rorschach

__04.1956

Thürer G.: Aus der Frühzeit der St.Galler Eisenbahnen.

In: Monats-Chronik 04/1956 S.56–60, Rorschach

13.02.1957

H.: Die Konferenz über die Rorschacher Bahnfragen.

In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.37; 13.02.1957

22.02.1957

[]: Zur Rorschacher Bahnhoffrage.

In: Schweizer Baublatt Nr.16 S.29; 22.02.1957

In: Schweizer Baublatt Nr.20 S.33–34; 08.03.1957

02.05.1957

Baumgartner A., Bächtold R.: Regionalplanung Rorschach und Umgebung.

In: Rorschacher Zeitung Nr.102; 02.05.1957

__03.1958

Weder&Prim, Wälli E.: Verkehrssanierung Rorschach–Goldach. Technischer Bericht.

St.Gallen und Rorschach [StArch-SG A160/7205]

02.05.1958

[]: Verkehrssanierung Rorschach. Das Gutachten des Stadtrates an den Gemeinderat.

In: Rorschacher Zeitung Nr.102; 02.05.1958

In: Rorschacher Zeitung Nr.103; 02.05.1958

03.05.1958

E.K.: Einige Gedanken zur stadträtlichen Liebeserklärung an die Hochbahn.

In: Rorschacher Zeitung Nr.105; 06.05.1958

In: Rorschacher Zeitung Nr.106; 07.05.1958

03.05.1958

spectator: Gedanken zur Verkehrssanierung.

In: Rorschacher Zeitung Nr.105; 06.05.1958

05.05.1958

Gutachten an den Gemeinderat betreffend Verkehrssanierung Rorschach.

In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.104; 05.05.1958

In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.105; 06.05.1958

07.05.1958

-e-: Schein-Ästhetik und rauhe Wirklichkeit.

Bächtold R.: Vor einem schwerwiegenden Entschluss.

J.B.: Mit Ungeduld.

In: Rorschacher Zeitung Nr.106; 07.05.1958

07.05.1958

Bächtold R.: Gedanken zur Rorschacher Verkehrssanierung.

In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.106; 07.05.1958

__08.1958

Red.: Wappenlokomotive «St.Gallen» Ae 6/6 11418.

In: SBB-Nachrichtenblatt 08/1958 S.124–125, Bern

__10.1958

Rothenhäusler C.: Doppelspur SBB Rorschach–Goldach.

Denkschrift. Rorschach 1958

11.10.1958

[]: Noch immer Unterbruch der Bahnlinie zwischen Sirnach und Eschlikon.

In: Wiler Zeitung Nr.122; 11.10.1958

22.12.1958

Gutachten an die Bürgerschaft der Stadt Rorschach (Teilweise Höherlegung der Bahnlinie Rorschach–Goldach).

Urnenabstimmung vom 01.02.1959. Rorschach 1958

23.01.1959

[]: Die Rorschacher Verkehrssanierung. Teilweise Höherlegung der Bahnlinie Rorschach–Goldach.

In: Schweizer Baublatt Nr.7 S.25–26; 23.01.1959

10.02.1959

-i-: Nach der Eisenbahnabstimmung in Rorschach.

In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.34; 10.02.1959

29.07.1959

Schwerer Zugzusammenstoss im Hauptbahnhof [St.Gallen].

In: St.Galler Tagblatt Nr.349; 30.07.1959

__09.1960

-st-: Mit der Ae 4/7 10951 durch drei Länder

[St.Margrethen–Bregenz–Lindau].

In: SBB-Nachrichtenblatt 09/1960 S.13, Bern

__11.1960

Fehr M.: Zum Neubau des Bahnhofgebäudes Wil.

In: SBB-Nachrichtenblatt 11/1960 S.7, Bern

__01.1961

SBB: Station Goldach. Generelles Erweiterungsprojekt [Anschluss an Tunnelportal].

Zürich

__03.1961

Bosshard J.: Die 24-Stunden-zählung.

In: SBB-Nachrichtenblatt 03/1961 S.18, Bern

__03.1962

Dietrich J.: Vom Eisenbahndienst in der guten alten Zeit [Rorschach].

In: SBB-Nachrichtenblatt 03/1962 S.15–16, Bern

23.04.1963

[SBB]: Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Bahnlinie St.Gallen–Rorschach.

In: Ostschweizerisches Tagblatt Nr.94; 23.04.1963

__07.1963

J.G.: «Gefälligst alle Billette vorweisen...». Der Beruf des Kondukteurs ist vielseitig und interessant.

In: Monats-Chronik 07/1963 S.105–108, Rorschach

31.12.1964

Prader: Doppelspuriger Bahntunnel. Technischer Bericht. Zürich [StArch-SG A160/7206]

__03.1965

A[mstein] A.: Eine Eisenbahnstrecke von 950 m Länge.

In: SBB-Nachrichtenblatt 03/1965 S.10–11, Bern

__05.1965

Stampfli A.: Streifzug durch die Ostschweiz.

In: SBB-Nachrichtenblatt 05/1965 S.8–10, Bern

__05.1965

Red.: Der Bahnhof Wil.

In: SBB-Nachrichtenblatt 05/1965 S.11, Bern

__06.1965

H.E.: Die Ae 6/6 Gotthardlokomotive Nr.11458 «Rorschach».

In: Monats-Chronik 06/1965 S.88–89, Rorschach

__08.1965

Red.: Züge im Fussbad.

In: SBB-Nachrichtenblatt 08/1965 S.13, Bern

13.08.1965

-tz-: SBB-Tunnelbau in Rorschach zu teuer. Konferenz über die Rorschacher Verkehrssanierung.

In: Rorschacher Zeitung Nr.186; 13.08.1965

19.08.1965

Bächtold R.: Tieferlegung statt Tunnellierung.

In: Rorschacher Zeitung Nr.191; 19.08.1965

19.08.1965

Bächtold R.: Es gibt nicht nur zu teure gute Lösungen.

In: Ostschweizer Tagblatt Nr.191; 19.08.1965

06.09.1965

Kaiser E.: Ist die Tunnel-Lösung für den Kanton St.Gallen und die Gemeinde Rorschach wirklich zu teuer.

In: Ostschweizer Tagblatt Nr.206; 06.09.1965

- 07.09.1965**
Verkehrssanierung Rorschach-Goldach.
In: Rorschacher Zeitung Nr. 207; 07.09.1965
In: Rorschacher Zeitung Nr. 208; 08.09.1965
- 07.09.1965**
Verkehrssanierung Rorschach-Goldach.
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 207; 07.09.1965
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 208; 08.09.1965
- 08.09.1965**
Das sind die ostschweizerischen Alpenbahnprojekte.
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 208; 08.09.1965
- 09.09.1965**
Menn Ch.: Das sind die Alpenbahnprojekte.
In: Rorschacher Zeitung Nr. 209; 09.09.1965
- 02.10.1965**
Harringer L.: Umfassende Bahnkorrektur oder Bellevue-Viadukt.
In: Rorschacher Zeitung Nr. 229; 02.10.1965
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 230; 02.10.1965
- 18.10.1965**
Zingg W.: Gesetzgeben und ausführen, verwalten und regieren. Regionalplanung – Hauptgewicht liegt bei klarem Verkehrskonzept.
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 243; 18.10.1965
- 19.10.1965**
Das Tunnelprojekt muss verwirklicht werden.
In: Rorschacher Zeitung Nr. 242; 19.10.1965
- 19.10.1965**
H.: Tunnellösung ja – aber anderer Kostenverteiler!
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 244; 19.10.1965
- 23.12.1965**
Rothenhäusler C.: Bahnsanierung Rorschach-Goldach-Verlegung der Romanshornener Linie.
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 300; 23.12.1965
In: Ostschweizer Tagblatt Nr. 304; 29.12.1965
- 03.1966**
Baudenbacher H.: Wir blättern im Notizbüchlein des längst verstorbenen V.S.B.-Zugführers Friedrich Pfändler.
In: SBB-Nachrichtenblatt 03/1966 S.17, Bern
- 04.1966**
Red.: Die letzten Tage mit Dampf und Rauch. Dampflokomotiven verschwinden aus dem Rorschacher SBB-Bereich.
In: Monats-Chronik 04/1966 S. 51–53, Rorschach
- 04.1966**
hf.: Lokomotiven und Schiffe mit dem Namen Rorschachs.
In: Monats-Chronik 04/1966 S. 54, Rorschach
- 10.1966**
Wehrli, Weimer, Golta: Erweiterung der Station Goldach mit Beseitigung des Hauptstrassenübergangs. Vergleich der Projektvarianten mit oder ohne Höherlegung der Geleise.
Zürich [StArch-SG A160/7205]
- 07.1967**
F.: Neue SBB-Bauten in Uzwil.
In: SBB-Nachrichtenblatt 07/1967 S.11, Bern
- 02.1968**
Grünberger R.: Aus dem Tagebuch eines Rorschacher Ehrenbürgers [F.W.Hartmann].
In: Monats-Chronik 02/1968 S.8–12, Rorschach
- 12.1968**
Grünberger R.: Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach-Romanshorn.
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1969 S.51–62; Rorschach 1968
- 1971**
Tuchschnid K.: Die Ziegelei [Dammensenkungen bei Eschlikon im Oktober 1958].
In: Geschichte von Eschlikon S.133–139, Eschlikon 1971
- 1971**
Tuchschnid K.: Die Eisenbahn.
In: Geschichte von Eschlikon S.111–114, Eschlikon 1971
- 08.01.1971**
Knapp an Eisenbahnkatastrophe vorbei [Zusammenstoss im Galgentobel].
In: Rorschacher Zeitung Nr.7; 11.01.1971
- 01.1971**
Red.: Nach dem Zusammenstoss im Galgentobel.
In: Monats-Chronik 01/1971 S.9, Rorschach
- 12.1972**
Geel E.: Die Dudler-Mappe.
In: Rorschacher Neujahrsblatt 1973 S. 31–35; Rorschach 1972
- 09.05.1973**
B.: Am 9. Mai 1902 entgleiste bei St.Gallen der Nachtexpress nach München.
In: Die Ostschweiz Nr.107; 09.05.1973
- 03.1974**
Vogel A.: Der Bahnhof Wil einst und jetzt.
In: Eisenbahn-Amateur 03/1974 S.105–109, Zürich
- 08.1975**
Red.: St.Gallen-Galgentobel-Rorschach.
In: SBB-Nachrichtenblatt 08/1975 S.170–171, Bern
- 1977**
Schivelbusch W.: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert.
München 1977
- 12.1977**
Hrsg. EVED: Gesamtverkehrskonzeption Schweiz, GVK-CH. Schlussbericht.
Bern 1977
- 1979**
Pfyffer H.K.: Die Bahnlinie Glarus-Linthal 1879–1979.
Glarus 1979
- 1979**
Reck J.: Der Bahnhof [Goldach].
In: Goldach aus vergangenen Tagen S.121–127, Goldach 1979
- 1979**
Ziegler E.: Kutschen, Tram und Eisenbahn.
VGS, St.Gallen 1979
- 1979**
Bischof M., Bruhin R., Curiger G., Hofstetter M., Müller J., vonRotz L.: Verkehrsprobleme in Rorschach aus der Sicht der Anstösser beurteilt.
HWV, St.Gallen 1979
- 03.1979**
Reck J.: Über Bahnhöfe [Goldach].
In: SBB-Nachrichtenblatt 03/1969 S. 54–55, Bern
- 09.1979**
Stäuble P.: Die Fahrplanzeit im Laufe der Zeit.
In: SBB-Nachrichtenblatt 09/1969 S.170, Bern
- 1980**
Schindler C.: SBB-Linie St.Gallen-Rorschach: Rutschgebiete im Galgentobel und deren Überwindung.
In: Mitteilungen der Schweizerischen Gesellschaft für Boden- und Felsmechanik, Zürich 1980
- 1980**
Haag O.: Fröhliche Einweihung des Elgger Bahnhofes.
Haag O.: Aus der Elgger Bahngeschichte.
In: Jahrbüchlein 1981, Elgg 1980
- 1980**
Künzler Ch.G.: Rorschach um 1900. Heiden 1980
- 1980**
Leutwyler J.: Die Eisenbahn kommt.
In: Flawil in Wort und Bild S. 59–61; Flawil 1980
- 1980**
Wägli H.G.: Schienennetz Schweiz. Ein technisch-historischer Atlas. Bern 1980
- 09.1980**
SBB Bau III: Modernisierung der St.Galler- und der Thurtallinie. Zürich 1980
- 11.1980**
Red.: Modernisierung der St.Galler- und der Thurtallinie.
In: SBB-Nachrichtenblatt 11/1980 S.165–168, Bern
- 11.1981**
Hug H.: Ein interessantes Vorbild – Station Goldach.
In: Eisenbahn Amateur 11/1981 S. 706–709, Zürich
- 1982**
Rebsamen H.: Chur.
In: Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Bd.3, Bern 1982
- 1982**
Rebsamen H., Stutz W.: Glarus.
In: Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Bd. 4, Bern 1982
- 01.1982**
[SBB]: Galgentobelviadukt in Betrieb.
In: SBB-Nachrichtenblatt 01/1982 S. 4–5, Bern
- 03.1982**
[SBB]: Neue Haupttransversalen (NHT).
In: SBB-Nachrichtenblatt 03/1982 S. 36–40, Bern

- 05.1982**
Sondernummer Taktfahrplan.
In: SBB-Nachrichtenblatt
05/1982 S. 65–80, Bern
- 1983**
Stutz W.: Bahnhöfe der
Schweiz. Zürich 1983
- 10.1983**
Schaaf P.: Die Neuen Haupt-
transversalen (NHT).
In: SBB-Nachrichtenblatt
10/1983 S. 134–135, Bern
- 12.1984**
Buchmann K.: Landammann
Johann Matthias Hunger-
bühler 1805–1884.
In: Rorschacher Neujahrsblatt
1985 S. 9–20; Rorschach 1984
- 1985**
Pfyffer H.K.: SBB an Walensee
und Linth. Luzern 1985
- 1986**
Röllin P.: Copyrights wider die
Moderne. Verona und
klösterliche Orgelklänge am
St.Galler Bahnhofplatz.
In: Unsere Kunstdenkmäler
37/1986
- 07.03.1986**
Stahel W.: Mit Wasserstation
und Verschiebebühne.
Der Flawiler Bahnhof im Wan-
del der Zeit.
In: Der Volksfreund;
07.03.1986
- 16.05.1986**
[]: Hundert Jahre Bahnhof
Goldach. In: Die Ostschweiz;
16.05.1986
- 1987**
Stadelmann W.: St.Galler Brü-
cken. St.Gallen 1987
- 1987**
Knoepfli A.: Geschichte von
Aadorf. Aadorf 1987
- 14.05.1987**
Leutwyler J.: Willkommen in
Flawyl. Die Eisenbahn kommt.
In: Die Ostschweiz;
14.05.1987
- 15.05.1987**
Jud Ch.: Sie kämpften wie die
Löwen dafür. Heute vor
60 Jahren wurde die SBB-Hal-
testelle Algetshausen festlich
eingeweiht.
In: Der Volksfreund;
15.05.1987
- 1988**
Keyl W.: Julius Herz. Eisen-
bahningenieur in Wien.
In: Jahrbuch für Eisenbahnge-
schichte Bd. 20, DGEG 1988
- 26.11.1988**
Ammann K.: Ein Pionier des
Ostschweizer Eisenbahn-
wesens [D. Wirth-Sand].
In: Die Ostschweiz;
26.11.1988
- 12.1988**
Ehrenzeller E.: Daniel Wirth-
Sand (1815–1901).
In: Rorschacher Neujahrsblatt
1989 S. 65–84; Rorschach
1988
- 30.12.1988**
Strebel H.: Hinter oder auf
den sieben Geleisen?
In: Die Ostschweiz;
30.12.1988
- 1989**
Keyl W.: Julius Herz. Eisen-
bahningenieur in Wien.
In: Jahrbuch für Eisenbahnge-
schichte Bd. 21, DGEG 1989
- 1989**
Amann, H.: Bahnhofverlegung
vor 75 Jahren.
Ein Kapitel Gossauer Eisen-
bahngeschichte.
In: Oberberger Blätter
1988/89, Gossau
- 06.1989**
Eisenring H.: Die Eisenbahn-
frage in Rorschach
[Manuskript zur Ansprache].
Bern 1989
- 05.07.1989**
Keller P.: Bau von Dampfloko-
motiven in Rorschach. (Teil I)
In: Die Ostschweiz;
05.07.1989
- 10.07.1989**
Keller P.: Leuchtgas für Bahn
und Stadt. (Teil II)
In: Die Ostschweiz;
10.07.1989
- 15.07.1989**
Keller P.: Die «Utopie» ist noch
nicht vom Tisch. (Teil III)
In: Die Ostschweiz;
15.07.1989
- 26.07.1989**
Keller P.: Passerelle in
Rorschacherberg. (Teil IV)
In: Die Ostschweiz;
26.07.1989
- 02.08.1989**
Keller P.: Ing. Dudler zurück-
gepiffen. (Teil V)
In: Die Ostschweiz;
02.08.1989
- 1990**
Die SBB-Station Sirmach in der
Rückschau.
In: Sirmacher Chronik. Sirmach
1984–1990 S. H21–H26
- 07.12.1990**
Huber J.: Der renovierte
SBB-Viadukt in Goldach.
In: Die Ostschweiz;
07.12.1990
- 1992**
Hauser A.: Winterthur.
In: Inventar der neueren
Schweizer Architektur
1850–1920, Bd. 10,
Bern 1992
- 1993**
Balthasar A.: Zug um Zug.
Eine Technikgeschichte der
Schweizer Eisenbahn aus
sozialhistorischer Sicht.
Basel 1993
- 04.1994**
Bärtschi H.P.: Geschichte und
Bauten des Eisenbahn-
knotenpunktes Winterthur.
In: Eisenbahn-Amateur
04/1994 S. 223–233, Zürich
- 04.1994**
Hablützel W.: Die Bahn-
anlagen im Raum Winterthur
heute.
In: Eisenbahn-Amateur
04/1994 S. 234–244, Zürich
- 04.1994**
Bärtschi H.P.: Industriebahnen
in der Stadt Winterthur.
In: Eisenbahn-Amateur
04/1994 S. 261–263, Zürich
- 1996**
Röllin P., Studer D.: St.Gallen.
In: Inventar der neueren
Schweizer Architektur
1850–1920, Bd. 8, Bern 1996
- 1998**
Wägli H.G.: Schienennetz
Schweiz. Ein technisch-
historischer Atlas.
Zürich 1998
- 2000**
Studer D.: Rorschach.
In: Inventar der neueren
Schweizer Architektur
1850–1920, Bd. 7, Bern 2000
- 25.05.2000**
[]: Ab Sonntag verstärkter Ost-
wind. Beilage zum Tagblatt.
In: St.Galler Tagblatt;
25.05.2000
- 06.2001**
Schneller – häufiger – direkter.
Bahn 2000 – zweite Etappe.
Das Bahnangebot im Städte-
netz Bodensee. Zürich 2001
- 09.2001**
Das Konzept BODAN-RAIL
2020. St.Gallen 2001
- 2004**
Pfyffer H.K.: Bahnen in der
Region Glarnerland und
Walensee. Luzern 2004
- 2004**
Botschaft zum Bundesgesetz-
esentwurf über den
Anschluss der Ost- und West-
schweiz an das europäische
Eisenbahn-Hochleistungsnetz.
Bern 2004
- 02.08.2004**
P.S.: Vom «Swiss-Express»
zum BLS-Silberpfail.
In: Neue Zürcher Zeitung;
02.08.2004
- 2004**
Kräuchi Ch., Stöckli U.: Mehr
Zug für die Schweiz. Die
Bahn-2000-Story.
Zürich 2004, AS-Verlag
- 2004**
Wägli H.G.: Bahnprofil
Schweiz. Grafenried 2004
- 03.2005**
Lerch P.: HGV-Anschluss:
St.Gallen–St.Margrethen.
In: Swiss Traffic Nr.36
03/2005, Bern
- 09.2005**
Hrsg.: Volkswirtschaftsdepar-
tement
Öffentlicher Verkehr. Kanton
St.Gallen. St.Gallen 2005

GLOSSAR

Verschiedene Begriffe der Eisenbahnersprache, insbesondere aber die Akronyme und längst vergessene Gesellschaftsbezeichnungen werden früher oder später erklärungsbedürftig. Allfällige Begriffsvariationen lassen sich mit diesem Hilfsmittel ebenfalls darstellen. Verwechslungen oder Fehlinterpretationen können historische Irrtümer begründen, die nachträglich nur noch schwer auszuräumen sind. SOB für Südostbahn ist eines der Beispiele. Im Schweizerischen Bundesarchiv wie auch im Staatsarchiv wurden aufgrund fehlender Interpretationshilfen ganze SOB-Aktenbestände falsch eingeordnet. Folge: Die Aktenbestände lassen sich, wenn überhaupt, nur noch durch Zufall auffinden.

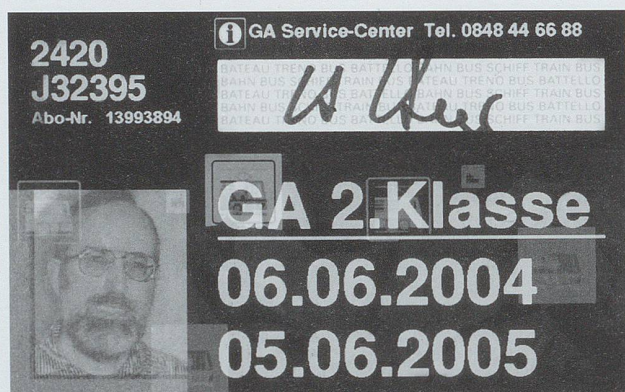
A	Erstklass-Personenwagen	Bellevue	Der legendäre Niveauübergang in Rorschach
AB / A.B.	Appenzellerbahn (Winkeln- bzw. Gossau-Herisau-Appenzell)	BoBo	Anfängliche Verlegenheitsbezeichnung für die Re 4/4 II
Abonnentenzug	Aus dem Arbeiterzug der Zeit um 1900 wurde später der Abonnentenzug bewährte Elektrolokomotive aus den 1920er Jahren mit Einzelachsantrieb (System Buchli)	BODAN-RAIL 2020	Grenzüberschreitendes Eisenbahnkonzept im Bodensee-Raum
Ae 3/6 I		Bodensee	Direktverbindung und Zugsbezeichnung St.Gallen-Wien
Ae 3/6 II	Elektrolokomotive aus den 1920er Jahren mit Kuppelstangen (lange Zeit war eine Maschine stangenlos in Wil SG als Heizlokomotive stationiert)	Bodensee-Gürtelbahn	Die Bahnverbindung St.Margrethen-Bregenz-Lindau, die die Anbindung der V.S.B. an die Bahnen Vorarlbergs und Bayerns ermöglichte
Ae 4/7	Bewährte Elektrolokomotive aus den 1920er Jahren mit Einzelachsantrieb (System Buchli)	Brückenschienen	die Schienenbauart nach I. K. Brunel, ein Relikt aus England
Ae 6/6	Die klassische Gotthardlokomotive der 1950er bis 1970er Jahre (Wappenlokomotive)	BT / B.T.	Bodensee-Toggenburgbahn (Sitz in St.Gallen)
Äusserer Bahnhof	Rorschach-Bahnhof	Buchenthal	Ursprünglich vorgesehene Stationsbezeichnung bei St.Fiden
Amerikanisches System	Durchgangs- oder so genannte Interkommunikationswagen, die in der Schweiz übliche Wagenbauart (der «amerikanisch-demokratische Durchgangswagen» stand im Gegensatz zum «englisch-monarchischen Abteilwagen»)	Bummler	Immer noch populäre Bezeichnung für den Zug mit Halt an allen Stationen
Arbeiterzug	Ursprüngliche Bezeichnung für die einst zugunsten der Fabrikarbeiter geschaffene Zugsgattung	Churchill-Pfeil	Bezeichnung für den Roten Doppelpfeil RAe 4/8 (nachdem W. Churchill mit diesem Fahrzeug durch die Schweiz reiste) u.a. die sechsachsigen Diesellokomotiven und Ae 6/6-Abkömmlinge der SLM für die Rumänischen Staatsbahnen
Autorail	ein Zwischending, halb Autobus; halb Eisenbahnwagen, zuweilen sogar mit Pneu-rädern (war nur anlässlich von Probefahrten anzutreffen)	CoCo	RAM bzw. der TEE-Zug mit Dieseltriebkopf
ASt / A.St.	Appenzeller Strassenbahn (St.Gallen-Gais)	Diesel-TEE	Allgemeine Bezeichnung für die aus zwei kurzgekuppelten Einheiten bestehenden Lokomotiven
ASTO	Automobil Stückgut Transport-Organisation	Doppellokomotive	SBB-Doppelstockwagen für den Inter-City-Verkehr
avec.	avec. Convenience-Stores, eine Art Grosskiosk mit Billett-Verkaufsstelle	DoSto	
B	Zweitklass-Personenwagen	Drehscheibenprojekt	Spottname für den 1912 vorgeschlagenen Rorschacher Einheitsbahnhof bei der Drehscheibe bzw. zwischen Lukmanier und Schweizerhof
Badwanne	Bezeichnung für die in Wil SG stationierte Grossmutter C 3/3 mit der SBB Betriebsnummer 2460	EC Einheitswagen	EuroCity-Zug (z.B. Zürich-München) In grossen Stückzahlen beschaffte Personenwagen einheitlicher Ausführung der SBB (siehe EW)
Bahn 2000	Begriff für das neue Eisenbahnnetz und Knotensystem der SBB	Elefant	Die einst in Rorschach stationierte C 5/6 Dampflokomotive
Bahnhofdreieck	Bahnhofsgebiet in Winterthur (siehe V.S.B.-Dreieck)	EW I, II, III, IV Engländer	Einheitswagen, der Generationen I bis IV Einst sehr verbreitete platzsparende Kreuzungsweiche
Bahnhof St.Scholastika	Rorschach Bahnhof	Eseli	Leichte Zweikuppler Rangier-Dampflokomotive in St.Gallen und im Rietli bei Goldach
Barrieren	Eine Rorschacher Errungenschaft und Plage	EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energie-Departement
BAV	Bundesamt für Verkehr	Frontlenker	eine Bezeichnung für die Ae 3/6 II Stangenlokomotive
Bavaria	Schnellzug Zürich-St.Gallen-München (später auch TEE- und EC-Verbindung)	FW / F.W.	Strassenbahn Frauenfeld-Wil
BB / B.B.	Bischofs-zellerbahn (Gossau-Sulgen)		
Befehlsstab	Befehlsstab oder «Kelle» des Abfertigungsbeamten, ein heute nur noch selten gesehenes Relikt		

Galgentobel	Das unruhige Tobel zwischen Mörschwil und St.Fiden	Michelin-Wagen	Gummibereifte Versuchsfahrzeuge der SBB, konstruiert in extremer Leichtbauart
Gaswerk	Örtlichkeit bzw. einstiger Standort des Gaswerks in Wil SG	Milchküche	Eine alte Bezeichnung für die Betriebskantine oder das Personalrestaurant in Winterthur
GI.TB / Gl.T.B. Göring-Lok	Glattthalbahn (wurde Teil der V.S.B.) Werklokomotiven von Jung und SLM, die in Winterthur und in St.Gallen interniert waren	Milchrampe	Örtlichkeit zwischen dem Bahnhofgebäude und dem Personalrestaurant in Winterthur – die Milch-Verladerampe bei der Milchküche
Gotthardlokomotive	Ein Synonym für Stärke, Robustheit und Zuverlässigkeit	MThB	Mittelthurgaubahn (Sitz in Weinfelden)
Gotthardlokomotive	Die populäre Ae 6/6 wurde so bezeichnet wie auch die legendären Ae 8/14 Doppellokomotiven der SBB	NEAT	Neue Eisenbahn Alpen-Transversale
Gratis-Tram	Einstige Eigenschaft des und Bezeichnung für den Rorschacher Hafenzug	NHT	Neue Eisenbahn-Haupttransversale
Grossmutter	Die in Wil SG stationierte Engerth Dampflokomotive mit der SBB-Betriebsnummer 2460 war auch als Badwanne bekannt	NOB / N.O.B.	Schweizerische Nordostbahn (Sitz in Zürich)
GVK-CH Habersack	Gesamtverkehrskonzeption Schweiz Die SBB-Dampflok B 3/5 oder die schweren Rangiermaschinen E 4/4	NPZ	Nahverkehrs-Pendelzug der SBB mit den in den 1980er Jahren ausgelieferten Triebwagen RBDe 4/4
Hafezügli	Eine beliebte Rorschacher Errungenschaft vor 1993	NPZ	«Nüüt Passt Zäme» wurde der NPZ SBB-intern aufgrund der Zwischenwagen älterer Bauart genannt
Halbschuh	Ee 3/3 Rangierlok mit einseitig angeordnetem Führerstand der Serie Nr.16311–16326 (auch als Bügeleisen bekannt)	NRK	Neues Reisezugs-Konzept (siehe Taktfahrplan)
Heidenerbahn	Populärbezeichnung für die Zahnradbahn Rorschach-Heiden	Ostbahnhof	Rorschach Bahnhof oder der Äussere Bahnhof
Herrenbahn	Bezeichnung für die N.O.B. mit Sitz in Zürich	OSTWIND	Tarifverbund und Nahverkehrskonzept der Region Ostschweiz
HGV	Hochgeschwindigkeits-Verkehr	Pautze	Die Billett-Druckmaschine auf den SBB-Stationen
Hippsche Wendescheibe	Eine einst bei den V.S.B. anzutreffende Signalbauart	Petrollager	Das Petrollager oder der Petrolkeller gehörte in der Epoche der verbreiteten Petrolaternen zu jedem grösseren Bahnhof
Holzklasse	Bezeichnung für die dritte bzw. heute zweite Wagenklasse, die sich einst durch Sitzbänke aus Holzlatten auszeichneten	Polsterklasse	Bezeichnung für die erste und zweite bzw. heute erste Wagenklasse, die sich durch Komfotelemente wie Sitzpolster u.a.m. von der Holzklasse unterschieden
IC	IC-Neigezug bzw. Zugsgattung für eher seetüchtige Reisende	Puureschnellzug	SBB-interner Begriff für die Schnellzugskategorie aus den Anfängen des Taktfahrplans mit Halt an grösseren Ortschaften auf dem Lande
ICN	IC-Neigezug bzw. Zugsgattung für eher seetüchtige Reisende	Railway Mania	Um 1845 grassierende Investitionseuphorie und Spekulationswelle, der bald die Ernüchterung folgte
Interims-Kursbuch	Die Zeitinsel Schweiz machte 1980 die Erstellung spezieller Fahrpläne erforderlich (sie brachte skurile Fahrordnungen für internationale Züge mit sich)	RAM	Bezeichnung für den Diesel-TEE Zürich-München
Jura-Pfeil	Der RBe 2/4, der ursprünglich für den Verkehr im Jura gebaut und eingesetzt wurde und später als Rorschacher Hafenzug diente	RBO	Regional-Bahn Ostschweiz, die nun THURBO heisst
Kaiserbahnhof	Der Bahnhof Aadorf, der dem Empfang des deutschen Kaisers dienen sollte	Re 4/4 I	Die gleisschonende, laufachsenlose Elektrolokomotive für die Städteschnellzüge der 1950er bis 1960er Jahre
Kelle	Befehlsstab des Abfertigungsbeamten, ein heute nur noch selten gesehenes Relikt	Re 4/4 II	Die in grosser Stückzahl beschaffte und bewährte vierachsige Universallokomotive der SBB
Kohlennot	Die Kohlenknappheit führte im Laufe des Ersten Weltkriegs zu Fahrpreiserhöhungen und massiven Fahrpläneinschränkungen	RHB / R.H.B. Rhône-Isar	Rorschach-Heiden-Bergbahn Schnellzug Genf-Bern-Zürich-St.Gallen-München
Kolumbansbrücke	Brücke über die Glatt zwischen Flawil und Gossau (bei der Kolumbanshöhle)	Roter Pfeil	Eleganter Leichttriebwagen RBe 2/4 der 1930er-Jahre
Kräzernbrücke	Selten gebrauchte bzw. alte Bezeichnung für die Sitterbrücke der SBB	Roter Doppelpfeil	Der als Landi-Pfeil oder Churchill-Pfeil bekannte Leichttriebwagen RAe 4/8
Krokodil	Die einst klassische Güterzugslokomotive mit den langen Vorbauten, die Ce 6/8 oder Be 6/8 der SBB	Rothschild	Der Bankier, der die «Vereinigten Schweizerbahnen» durch Fusionen erzwang
Landipfeil	Der Rote Doppelpfeil RAe 4/8, der an der LA39 präsentiert wurde (später auch als Churchill-Pfeil bekannt)	Sägbock	Rangiersignal, das in der Stellung X Rangierverbot bedeutete
Leichtschnellzug	Schnellzüge der SBB, formiert aus Leichtstahlwagen und Lokomotiven der Bauart Re 4/4 I	SBB SBB Cargo	Schweizerische Bundesbahnen Markenname für die Division Güterverkehr der SBB
Leichtstahlwagen	Eine in den 1930er Jahren entwickelte selbsttragende Wagenbauart der SBB	Schienenblitz	Der Schnelltriebwagen der SBB, der einst als Re 8/12 bezeichnet wurde
LS	Abkürzung für Leichtstahlwagen	Schletzer	Personenzug ohne automatische Türschliessung, dessen Aussentüren einzeln zugeschlagen werden mussten
Lumpensammler	Der letzte Zug des Tages für die Spätheimkehrer	Schlitte	Einst umgangssprachliche Bezeichnung für Personenzug
Maschine	Lokomotivführer nannten die Lokomotive vielfach Maschine	Seelinie	Die Eisenbahnlinie Rorschach-Romanshorn-Kreuzlingen
MFO	Maschinen-Fabrik Oerlikon	SESA SGAE / S.G.A.E.	Schweizerische Express S.A. St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft (wurde Teil der V.S.B.)

SLB / S.L.B.	Schweizerische Gesellschaft für Lokalbahnen (Winkeln-Herisau), wurde später die Appenzellerbahn
SLM	Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur
SNB / S.N.B.	Schweizerische Nordbahn (als «Spanisch Brötli Bahn» bekannt)
SNB / S.N.B.	Schweizerische Nationalbahn (die Volksbahn als Gegenstück zur Herrenbahn)
SOB' / S.O.B.	Schweizerische Südostbahn (Rorschach-Chur und Rapperswil-Sargans (wurde Teil der V.S.B.))
SOB''	Schweizerische Südostbahn (Wädenswil-Einsiedeln und Pfäffikon-Arth-Goldau)
SOB'''	Das aus der Fusion der BT und der SOB entstandene Eisenbahnunternehmen
Spinne	Fahrplanspinne bzw. systematisches Umsteigeangebot, das schlanke Anschlüsse bietet
Spinnerklub	Die hochmotivierte Kerngruppe, die den einst unmöglich erscheinenden Taktfahrplan entwarf
Sputnik	Güterzugs-Begleitwagen, der auch für die Überfuhr von Swiss-Express-Wagen zum Einsatz kommt
Städteschnellzug	Die frühere Bezeichnung für die Schnellzüge Rorschach-St.Gallen-Zürich-Bern-Genf
Stangenlok	Zusammenfassende Bezeichnung für die elektrischen Streckenlokomotiven mit Kuppelstangen (Be 4/6, Ae 3/6 II, Ce 6/8, Be 6/8 etc.)
St.Galler-Bahn	Die Bezeichnung für die S.G.A.E. aus Zürcher Sicht
StStW / St.St.W.	Städtische Strassenbahn Winterthur
Stücker	Stückgüterzug
Taktfahrplan	Das 1982 umgesetzte Fahrplankonzept der SBB
Tatzelwurm	Eine weitere Bezeichnung für den Schienenblitz
TB / T.B.	Toggenburgerbahn (Wil-Ebnat)
TB / T.B.	Trogenerbahn (St.Gallen-Trogen)
TEE	Trans Europa Express
THURBO	SBB-Tochter bzw. Unternehmen des regionalen Personenverkehrs in der Grossregion Bodensee-Winterthur-Koblentz
Tigerli	Rangier-Dampflokomotive E 3/3 mit den SBB-Betriebsnummern 8451-8533
TStG / T.St.G.	Trambahn der Stadt St.Gallen
TTB / T.T.B.	Tösstalbahn (Winterthur-Bauma-Wald)
VB / V.B.	Vorarlbergerbahn
Volksbahn	Die S.N.B. als kurzlebige Winterthurer Vision und Gegenstück zur Zürcher Herrenbahn N.O.B.
VSB / V.S.B.	Vereinigte Schweizerbahnen mit Sitz in St.Gallen (entstanden aus der Fusion S.G.A.E., S.O.B., Gl.T.B.)
VSB-Dreieck	Remisen im nördlichen Bahnhofteil von Winterthur an der Lindstrasse
WE / W.E.	Wädenswil-Einsiedeln-Bahn
Weisse Kohle	Elektroenergie als Gegensatz zum Energieträger Kohle
Westbahnhof	Bahnhofidee Rorschach-Goldach und Komplement zum Ostbahnhof
Wiler Bahn	Frühe Bezeichnung für das Bahnprojekt St.Gallen-Wil
WSK / W.S.K.	Winterthur-Singen-Konstanz (Ostsektion der S.N.B.)
WT / W.T.	Strassenbahn Winterthur-Töss
ZAB	«Zweckverband Abfallverwertung Bazenheid», ein Betreiber von Anschlussgleisen in Bazenheid und Flawil
Zwerg	Heute verbreitetes Zwergsignal der SBB

ÜBER DEN AUTOR

Anton Heer, geboren 1951 in Flawil und aufgewachsen in Rorschach, besuchte dort die Primarschule in der Nähe des Rorschacher Eisenbahnerquartiers. Was für seine Eisenbahner-Mitschüler unspektakulärer Alltag war, hatte damals für den Nicht-Eisenbahner etwas faszinierend Geheimnisvolles an sich. Mit dem Transportmittel Eisenbahn blieb er als treuer Kunde, gegenwärtig gar als täglich Reisender eng verbunden. Lehrort und anschließendes Studium am Neu-Technikum Buchs brachten ihm die Rheintalerstrecke näher. Die späteren Wohn- und Arbeitsorte zwischen Rorschach und Winterthur sorgten – ursprünglich eher unbewusst – für eine enge Beziehung zur Strecke der einstigen «St.Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft».



Das Interesse des Autors an der aktiven Aufarbeitung technikgeschichtlicher Themen erwachte erst recht spät. Die herausfordernden weissen Flecken auf der Landkarte des schweizerischen Eisenbahnwesens führten über die Schwerpunkte Werkbahnen zur Dienstbahn der «Internationalen Rheinregulierung» und weiter zu verschiedenen regionalgeschichtlich geprägten Beiträgen. Mit der vorliegenden Arbeit hofft er einen weiteren wenig erschlossenen Streckenabschnitt wie auch Zeitabschnitt aus ungewohnter Perspektive zugänglich gemacht zu haben: Komm und schau, Faszinierendes findet sich gleich vor der Türe – diese ist nun ein Stück weit aufgestossen.



