

Zeitschrift: Werdenberger Jahrbuch : Beiträge zu Geschichte und Kultur der Gemeinden Wartau, Sevelen, Buchs, Grabs, Gams und Sennwald

Herausgeber: Historischer Verein der Region Werdenberg

Band: 19 (2006)

Artikel: Aus der Frühzeit der Eisenbahnen : die Rohrschacher Eingabe vom 17. Mai 1842

Autor: Heer, Anton

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-893594>

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: 09.12.2025

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

Aus der Frühzeit der Eisenbahnen

Die Rorschacher Eingabe vom 17. Mai 1842

Anton Heer, Flawil

Im Jahr 1856 erreichte das moderne Verkehrsmittel Eisenbahn die Region Rorschach-St.Gallen. 2006 steht damit ein weiteres 150-Jahr-Jubiläum an. Die eigentlichen Anfänge des Ostschweizer Eisenbahnwesens datieren jedoch auf die Rorschacher Versammlung vom 17. Januar 1836 im Gasthaus Krone. Anlässlich jener denkwürdigen Rorschacher Versammlung ging es um zwei Anliegen: die rationelle Verbindung des Hafen- und Stapelplatzes Rorschach mit St.Gallen sowie die Verbindung durch das Rheintal Richtung Ostalpenübergänge. Die frühesten Spuren des schweizerischen Eisenbahnwesens dürften also nach Rorschach führen.

Rückblickend erscheinen weder der Zeitpunkt noch der Ort der Initiative als Überraschung. 1835 wurden die Eisenbahnlinien Brüssel-Mecheln und Nürnberg-Fürth eröffnet. Rorschach war ein

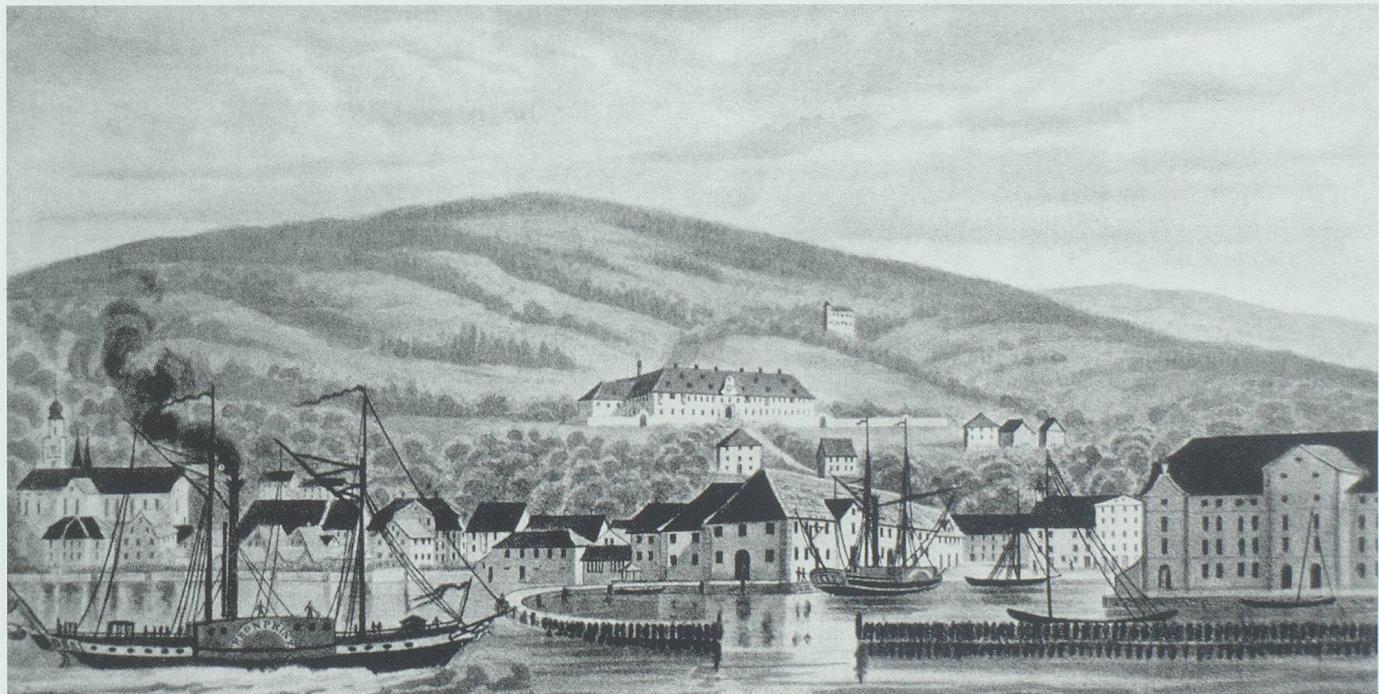
bedeutender Verkehrsknoten für den Schiffs- sowie den Landverkehr, und St.Gallen galt als wichtiges und weltoffenes Handelszentrum. Heute weitgehend vergessene Verkehrsbeziehungen prägten die Region Rorschach-St.Gallen und das Rheintal des frühen 19. Jahrhunderts. Die Bodensee-Schiffahrt spielte vor dem Siegeszug der Eisenbahnen eine zentrale Rolle. Im Laufe des Jahres 1836 kam es in der Folge zu weiteren Eisenbahninitiativen, die vor allem die Verkehrsbeziehung Zürich–Basel betrafen und im engen Zusammenhang mit dem Oberingenieur der Zürcher Kaufmannschaft, dem vormaligen St.Galler Strasseninspektor Luigi Negrelli, stehen.

Die St.Galler Regierung erkannte die wirtschaftspolitische Bedeutung des neuen Verkehrsmittels sofort. Insbesondere im Jahr 1838 scheinen sich die ver-

kehrspolitischen Aktivitäten geradezu zu überstürzen:

- Die Kantone St.Gallen und Graubünden nahmen gemeinsam Vermessungsarbeiten für die Eisenbahnlinien Chur-Walenstadt und Weesen–Schmerikon auf.
- Der St.Galler Strasseninspektor Friedrich Wilhelm Hartmann und der Bündner Amtskollege Oberingenieur Richard LaNicca unternahmen gemeinsam eine eisenbahntechnische Studienreise nach Frankreich, Deutschland, Belgien und England.
- Landammann Gallus Jakob Baumgartner besuchte die Eisenbahn Mecheln–Brüssel und prägte danach als vermutlich erster den Begriff «öffentlicher Verkehr».
- Der Lombarde Zanino Volta aus Como entwickelte ein Splügenbahn-Projekt. Das Rheintal versprach also, eine Verkehrsachse der Zukunft zu werden!

Rorschach mit der Hafenanlage vom See her, um 1845. Lithographie von Johann Jakob Tribelhorn. Aus Wahrenberger 1954, S. 26.



Personendaten

Exponenten der Rorschacher Versammlung 1836

G. F. Krauss:	Krauss, Georg Friedrich (*1786 †1859) Kaufmann in Rheineck
D. Specker:	Specker, David (*1796 †1863) Direktor in St.Gallen
F. Fels:	Fels, Friedrich (*1794 †1862) Gemeindeammann von St.Gallen
G. L. F. Roth:	Roth, G. L. Ferdinand (*1786 †1866) Bankier in Rheineck
J. Gerschwyler:	Gerschwyler, Johannes (*_ †_) Alt-Kreisammann in Rorschach
F. W. Kubli:	Kubli, Felix Wilhelm (*1802 †1872) Architekt in St.Gallen
A. Gonzenbach:	Gonzenbach, Adolph (*1802 †1856) Ingenieur in St.Gallen

Exponenten der Rorschacher Eingabe 1842

J. M. Weber:	Weber, J. M. (*_ †_)
J. C. Krauss:	Krauss, Johann Conrad (*1801 †1871)
J. B. Gorini:	Gorini, Johann Baptist (*1796 †1873)
J. Faller:	Faller, J. (*_ †_)
Gg. Fr. Roth:	Roth, Georg Franz (*_ †_)

Andere im Text erwähnte Personen

L. Negrelli:	Negrelli, Luigi (*1799 †1858) Ingenieur
R. LaNicca:	LaNicca, Richard (*1794 †1883) Ingenieur
G. J. Baumgartner:	Baumgartner, Gallus Jakob (*1797 †1869) Landammann
F. W. Hartmann:	Hartmann, Friedrich Wilhelm (*1809 †1874) Ingenieur
Z. Volta:	Volta, Zanino (*1795 †1869) Physiker

Für die 1846 aufgenommenen Planungsarbeiten für eine Eisenbahnlinie Rorschach–St.Gallen–Wil waren neben den Zürcher Eisenbahnbestrebungen die von Oberingenieur LaNicca angeführten Initiativen zugunsten einer Rheintal-Eisenbahn ausschlaggebend. Diese Rheintal-Linie war mit Blick auf eine Ostalpenbahn als erste Etappe für eine moderne und leistungsfähige Verkehrsachse der Zukunft gedacht. Weniger bekannt, ja ganz vergessen mag heute die 1842 eingereichte Eingabe des Handels- und Gewerbevereins von Rorschach sein. Dieses Dokument, zeitlich etwa zwischen den ersten Eisenbahn-Visionen und den konkreteren Projekten liegend, bietet einen lebendigen Einblick in die damalige Zeit. Dem beklagten Kleinmut, dem einmalige wirtschaftspolitische Chancen zum Opfer fielen, stehen überraschende Zukunfts-erwartungen gegenüber. Diese Erwartungen zeigen Weltoffenheit wie auch regionales Problembewusstsein. Im Verkehrs- und Transportmittel Eisenbahn selbst wurde eine grosse Chance für die zukünftige Entwicklung des Handelsstandes selbst und nicht zuletzt für die volkswirtschaftliche Entwicklung im Rheintal, Werdenberg und Sarganserland gesehen.¹

Der Wortlaut der Eingabe

«Eingabe vom 17. Mai 1842 des Handels- & Gewerbsvereins von Rorschach, das Eisenbahn-Unternehmen von Rorschach nach Chur betreffend.

An Landammann & Kleinen Rath des Cantons St.Gallen

Herr Landammann!
Herren Regierungsräthe!
Der Handels- und Gewerbsstand in Rorschach, der in jüngster Zeit einen Verein gebildet und sich die bescheidene Aufgabe gestellt hat, wichtigere Erscheinungen in Handels-Verkehrs- und Gewerbs-Sachen wahrzunehmen, die selben unter den Vereinsmitgliedern, behufs wechselseitiger Belehrung zu besprechen, und die Interessen des Platzes, soweit es Privatmännern mit gutem Willen, aber ohne pecuniaire Vereinsmittel möglich ist, bestens zu wahren und zu fördern, ist so frei, sich in einer Angelegenheit an Landammann und Kleinen Rath zu wenden, welche die Aufmerksamkeit unserer Landes-Regierung im höchsten Grade verdient.
Sie werden es, Herr Landammann! Herren Regierungsräthe! zum Voraus vermutthen, dass wir die Eisenbahnfrage in An-

regung bringen wollen, die gegenwärtig so laut von dem würtembergischen Ufer des Bodensees mit der ernsten Mahnung zu uns herüberdringt: uns bereit zu halten und den Ruf zu einer Unternehmung zu beachten, an deren Ausführung sich so wichtige Interessen, so manigfaltige Vortheile des Rheinthales, des Oberlandes, ja des gesamten Cantons (nicht allein des Rorschacher Stappelplatzes) entschiedenermassen knüpfen.

Uns haben die Bedenklichkeiten, Befürchtungen und Zweifel, welche Bedenkliche und Zweifler über die Schwierigkeit der Ausführung einer Eisenbahn von Rorschach nach Chur, dem Rheinufer entlang, durch die Bezirke Rheinalthal, Werdenberg, Sargans, über die Unmöglichkeit der Herbeischaffung der Geldmittel, über die Rentabilität dieser Bahnstrecke u.s.w. hegen mögen, keinen Augenblick erschreckt oder ängstlich gemacht.

Die ganz gleichen Bedenklichkeiten und Zweifel hat man im Jahre 1824 aufgeworfen, als das erste Dampfboot auf dem Bodensee erbaut wurde und weitersehende Bürger unsers und der benachbarten östlichen Cantone verlangten: es möchte so bald als möglich auch ein schweizerisches Dampfschiff gebaut und unter schweizerische Verwaltung gestellt werden. Die sogenannten Klugen lachten damals die Männer aus, die diese Sprache führten, und schalteten sie Schwindler und Projekt-macher! Nun kreuzen acht Dampfschiffe auf dem Bodensee, einige sogar mit zum Theil St.Gallischen Gelde errichtet, – und Alle, ohne Ausnahme, in den Händen fremder Verwaltungen. Alle Schiffahrts-Verkehrs- und Postalinteressen des Bodensees sind den Bayern, Würtembergern und Badensern preisgegeben, und den Schweizern bleibt das Nachsehen und die Reue, den rechten Augenblick unbenützt verpasst zu haben.

Diese bittern Erfahrungen haben die Rorschacher zu ihrem unmittelbarsten Schaden belehrt, und nicht zum zweitenmale wollen sie sich den Vorwurf zu Schulden kommen lassen, bei der wichtigsten Tagesfrage, welche gegenwärtig Deutschland überhaupt, und das benachbarte Würtemberg insbesondere so lebhaft beschäftigt, theilnamlos geblieben zu sein.

Es ist mit Recht gesagt worden: es fehle am deutschen, theils schon ausgeführten, theils projectierten Eisenbahnenetz, im Süden Deutschlands eine Linie für die westöstliche Verbindung; für welche na-

mentlich im Norden für den Mittel-Rhein bereits gesorgt ist. Ihren Zug hat diese noch mangelnde Linie durch Würtemberg zu nehmen, wo ihre natürliche Richtung vom Westen her durch das Schwarzwaldthal, anderseits durch das Flussgebiet des Neckars, und durch das Donauthal angewiesen ist. Zwischen den zwei grössten, deutschen Flussgebieten, denen des Rheines und der Donau, vermittelt diese Linie auf ihrem Zuge durch Würtemberg die kürzeste Verbindung und bildet ein Glied in einer Verkehrs-Bahn höherer Ordnung, die nach Westen und Osten einer ausserordentlichen Verlängerung fähig ist.

Keine der bisher projectierten Eisenbahnlinien berührt das süddeutsch[e] Binnenmeer, den Bodensee; welchen der württembergische Staatsminister des Innern in seinem Vortrag an die Kammer der Abgeordneten in der Sitzung vom 7. März I. J. [laufenden Jahres] betreffend die Eisenbahnen – mit Recht ‘eine Wasserfläche’ nannte, ‘die unsere, zu mancherlei gegenseitigem Austausch von der Natur bestimmte Länderebiete verbindet; in die das Hauptthal der Alpen, das des Rheins, sich öffnet, und die Strassen zweier Hauptpässe der Alpen, des Splügen und des Bernhardins, sich ausmünden. Die Bedeutung dieser von Mayland herkommenden Strassen für den Verkehr zwischen dem südwestlichen Deutschland und Ober-Italien verspricht durch die im Werk begriffene Eisenbahnverbindung Maylands mit dem adriatischen Meere und Venedig, noch sehr erhöht zu werden’. Eine von Chur herkommende Eisenbahn nimmt aber den geradesten Weg durch das Rheintal nach Rorschach auf die Wasserstrasse des Bodensees; verfolgt dann ihre natürliche Richtung von der Mitte des deutschen Uferstrichs in Friedrichshafen nach Biberach, zieht sich von da nach Ulm, Göppingen, Stuttgart u.s.w. bis an die jenseitige württembergische Landesgrenze bei Knittlingen², auf einer Landstrecke von ca. 80 Stunden.³

Aus dem in Kürze angedeuteten geht nun aber hervor, dass eine Eisenbahn von Rorschach nach Chur das bedeutsame und wichtige Fragment einer Haupteisenbahnlinie würde, welche den Norden mit dem Süden, welche Hamburg und Berlin mit Mayland und Genua verbündet. Die nächste Richtung von den Küsten Hollands und Belgiens nach dem lombar-

dischvenezianischen Königreich und den Häfen des adriatischen Meeres trifft ebenfalls auf die bezeichnete ‘Württembergisch-St.Gallisch-Bündnerische Eisenbahn’. Grundes genug, um der Erstellung dieser Bahn, welche jetzt schon im benachbarten Württemberg auf der Tagesordnung der Kammer der Abgeordneten steht, und zur Landesfrage gemacht worden ist, auch hierwärts alle Aufmerksamkeit zu widmen!

Wenn die Unterzeichneten sich indessen erlauben mittelst gegenwärtiger Eingabe die Aufmerksamkeit der hohen Regierung auf diesen Gegenstand zu lenken; so ist es vor der Hand in dem ganz beschränkten Sinne, es möchte die selbe in ihrer Weisheit und Umsicht einige vorbereitende Schritte nicht unterlassen; welche nach der unmassgeblichen Ansicht der Petenten gethan werden sollen, wenn es je – woran wir nicht zweifeln – in der Absicht des Kantons St.Gallen liegt, die immensen Vortheile zu gewinnen, welche ihm durch die Erwerbung eines Anteils an einem wichtigen europäischen Haupteisenbahnzug unfehlbar erwachsen werden.

Wir sagen immense Vortheile und wir irren uns nicht; denn, wie wohlthätig und einflussreich müsste nicht eine solche Bahn für unsere postalischen, kommerziellen und kommunikativen Verhältnisse überhaupt werden; abgesehen davon, dass mit Durchführung derselben durch das Rheintal und durch das Oberland die Entsumpfung des Sarganserlandes, die Austrocknung und Gewinnung ergiebiger Bodenstrecken im Werdenbergischen und im Rheintal; die theilweise Correction des Rheines, die Hebung des Bades Pfäffers u.s.w. in die natürliche Verbindung gebracht werden kann, und theilweise gebracht werden muss.

Wir verhehlen uns nicht, dass die Ausführung eines Projektes, wie das in Frage liegende für kleine Republiken wie St.Gallen und Graubünden mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist; unübersteiglich wird man aber dieselben nicht nennen können, wenn man einen einzigen Blick auf das für die Anlegung einer Eisenbahn äusserst günstige, offene und ebene Gelände, ohne tiefe Einschnitte und scharfe Krümmungen, wirft, durch welches die selbe gezogen werden soll; und schwerlich wird irgendwo eine Eisenbahn mit verhältnismässig so geringen Kosten erstellt werden können. An der Rentabilität dieses Bahnfragments darf (freilich nur

allgemein) aber nach sorgfältiger und nüchterner Berechnung wohl auch nicht gezweifelt werden.

Bei solchen Umständen muss es später auch sicherlich gelingen, unter dem Schutze der hohen Cantons Regierungen von St.Gallen und Graubünden eine Actien-Gesellschaft zu gründen, welche die Geldmittel zur Ausführung des so erfolgreichen Unternehmens darbietet.

Einstweilen und vor der Hand geht unser ergebenes Gesuch an Sie, Herr Landammann! Herren Regierungsräthe! blass dahin, es möchte Ihnen gefallen:

1. Durch unsre Cantons-Ingenieurs nicht nur die Eisenbahnlinie von Rorschach nach und bis an die Gränze von Graubünden dem diesseitigen Ufer des Rheins entlang bestimmen, sondern durch die gleichen Techniker auch möglichst genaue Kostenvoranschläge, behufs einer sich später vielleicht bildenden Actiengesellschaft ausarbeiten zu lassen. Da zum Zwecke genaueren Studiums der Eisenbahnen vor ein paar Jahren aus hohem Auftrag schon ein Sachkundiger nach Deutschland, Belgien und England abgeordnet wurde⁴, so bedarf man zu Willfahrt unserer Bitte keiner fremden Techniker, und daheriger ausserordentlicher Ausgaben.

Auch ist bekannt, dass Aufnahme der Bahnlinie durch bereits vorhandene, zu anderem Zwecke vorgenommene geometrische Vermessungen mehrerer Landesteile, welche der Eisenweg durchziehen muss, sehr erleichtert und abgekürzt wird.

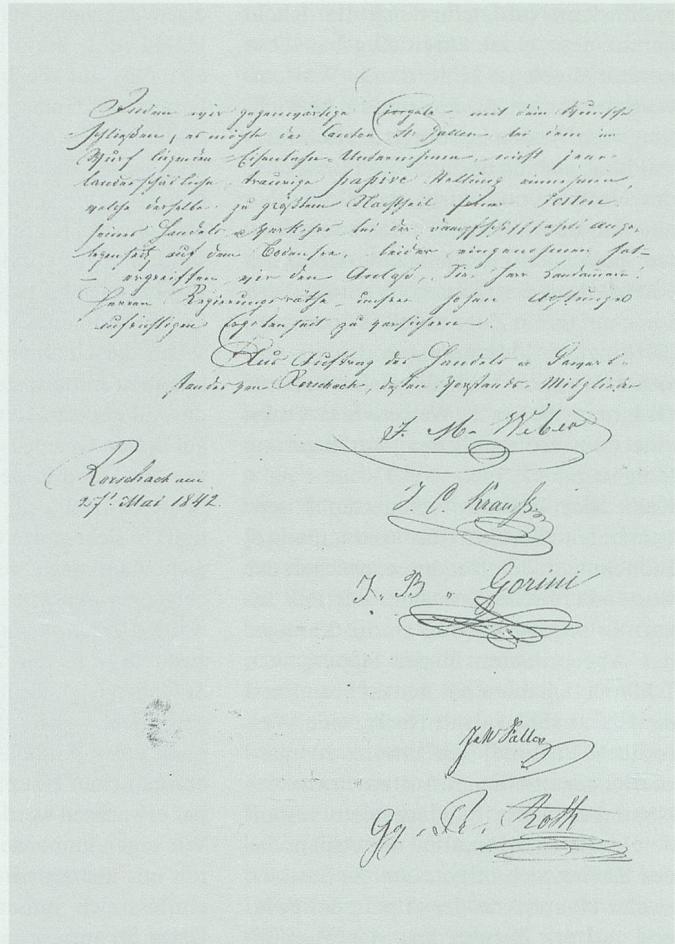
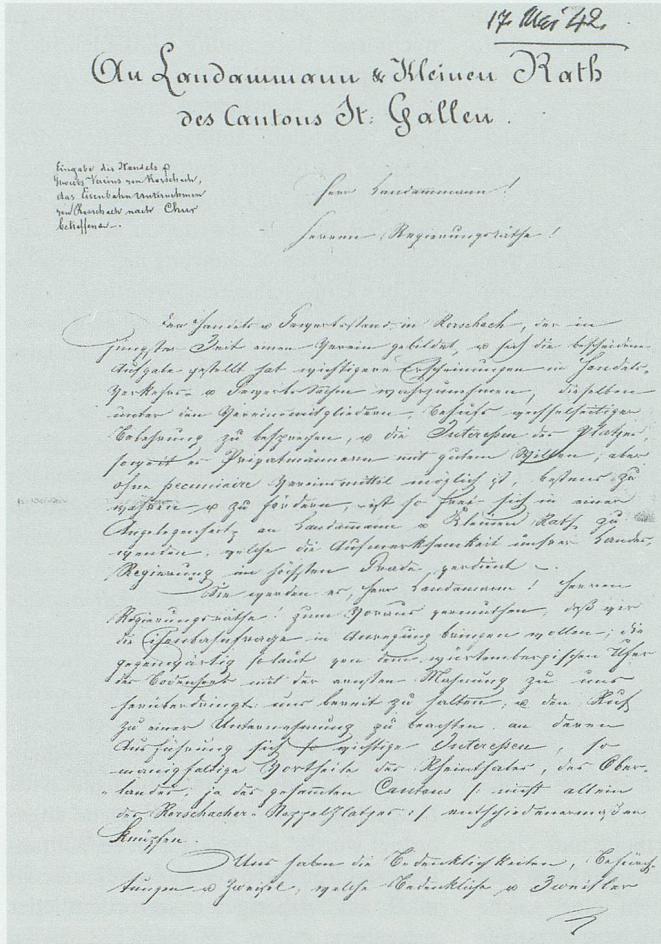
2. Wünschen und ersuchen wir, es möchte, wenn einmal die Bahnlinie fixiert ist, von dann und von nun an bei allen vor-

1 Die Geschichte des Eisenbahnwesens im Rheintal von ihren Anfängen bis in die Gegenwart findet sich im Schwerpunktteil des *Werdenberger Jahrbuches 2001* ausführlich behandelt. Der hier vorliegende Beitrag ergänzt insbesondere die dort nachzulesende Arbeit von ANTON HEER, *Die Eisenbahnen im Rheintal. Von der Frühzeit des Eisenbahnwesens bis zur Gegenwart*, S. 26–58.

2 Knittlingen: Ortschaft ca. 15 Kilometer nördlich von Pforzheim.

3 80 Stunden entsprechen der Distanz von etwa 400 Kilometern.

4 Sachkundiger: Damit wird auf die Amtsreise von Friedrich Wilhelm Hartmann im Jahr 1838 angespielt. Die Studien- oder Amtsreise führte Ingenieur Hartmann zusammen mit seinem Bündner Amtskollegen Richard LaNicca durch.



Das erste und das letzte Blatt der siebenseitigen Rorschacher Eingabe vom 17. Mai 1842. Im Staatsarchiv St.Gallen.

kommen, oder im Wurfe liegenden Strassen-Correctionen, (wir erinnern beispielsweise an die vom Hirschsprunge) bei Brücken und Uferbauten u.s.w. auf die kaum unterbleibende Ausführung der Eisenbahn stetsfort Rücksicht genommen, und keine Bauten, kein Unternehmen gestattet od. bewerkstelligt werden, welches für den künftigen Railway präjudizierlich wäre, und später mit doppelten und dreifachen Kosten expropriert, beseitigt od. repariert werden müssten.

3. Da wir vernehmen, es habe sich das Comité des Handelsstandes von Friedrichshafen an das St. Gallische Kaufmännische Directorium in der vorliegenden Angelegenheit gewendet, und dessen Eingabe sei von letzterem an die hohe Regierung übermittelt worden, so geht unser ergebenst drittes Gesuch dahin:
Es möchte Ihnen Herr Landammann! Herren Regierungsräthe! gefallen, ehrbietigen Vorstellungen des Handelsstandes von Friedrichshafen, einer uns vielfach befreundeten Stadt, Ihrer geneigte Auf-

merksamkeit, und einer möglichst entsprechenden Verfügung werth zu halten. Wir erlauben uns, diesen letzten Punkt Ihrer gütigen Beachtung nun so angelegentlich zu empfehlen, als verlauten will, man fange im benachbarten Würtemberg an einzusehen, dass nicht der Bahnstrecke von Stuttgart nach Ludwigsburg, od. derjenigen von Stuttgart nach Ulm, sondern jener von Ulm nach Friedrichshafen die Priorität in der Ausführung zu geben sei, – wenn nicht das ganze Unternehmen Nachtheil erleiden, und der wichtige Transit der Waaren von Norden nach Süden, samt dem Personentransport in dieser Richtung gefährdet werden soll. Indem wir gegenwärtige Eingabe mit dem Wunsche schliessen, es möchte der Kanton St. Gallen bei dem im Wurfe liegenden Eisenbahnunternehmen, nicht jene landesschädliche, traurige passive Stellung einnehmen, welche derselbe zu grösstem Nachtheil seiner Posten seines Handels und Verkehrs bei der Dampfschiffahrt Angelegenheit auf dem Bodensee, leider

eingenommen hat – ergriffen wir den Anlass, Sie Herr Landammann!

Herren Regierungsräthe!
unserer hohen Achtung und aufrichtigen Ergebenheit zu versichern.

Aus Auftrag des Handels und Gewerbestandes von Rorschach, dessen Vorstands-Mitglieder
Rorschach am

27. Mai 1842 J. M. Weber
 J. C. Krauss
 J. B. Gorini
 J. Faller
 Gg. Fr. Roth»

5 Als erster Abschnitt wurde Ende 1847 die Eisenbahn zwischen Ravensburg und Friedrichshafen eröffnet.

Quellen

Bestand R 65 F 3a) Nr.1 im Staatsarchiv St.Gallen.

Wahrenberger 1954: WAHRENBERGER, JAKOB, Rorschach. Kleine Stadtgeschichte in alten Bildern. Rorschach [1954].