



POLITISCHE GEMEINDE WIL SG

Gutachten und Anträge des Gemeinderates

über die

Beitragsleistung an die Elektrifikation der Mittel-Thurgau-Bahn

(Urnenabstimmung vom 22. Oktober 1961)

Werte Mitbürger,

Die Mittel-Thurgau-Bahn, deren Eröffnung am 20. Dezember 1911 auch in Wil festlich begangen wurde, kann in wenigen Monaten auf 50 Betriebsjahre zurückblicken. Von 1911 bis 1928 wurde sie auf Rechnung der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln geführt. Dann ging der Betrieb über an die Vereinigte Kleinbahnen AG in Frankfurt am Main; am 1. Januar 1950 wurde die Bahn in Eigenbetrieb übernommen.

Die Hoffnungen, die an diese neue Verkehrsader geknüpft wurden, haben sich leider nicht allseitig erfüllt. Zwei Weltkriege mit ihren Folgen: Grenzsperrern, Kontingentierung der Wareneinfuhr, Devisenvorschriften, Inflation und Krisen führten mehrmals zu ganzer oder teilweiser Lahmlegung des Personen- und Güterverkehrs mit Deutschland, besonders mit der Endstation Konstanz.

So war es verständlich, dass die MThB, wie viele andere Verkehrsunternehmungen, die LTnterstützung der öffentlichen Hand beanspruchen musste. Eine erste Hilfe von Bund und Kantonen ermöglichte der Bahn im Jahre 1942 die Anschaffung von Dieseltreibwagen, die aber infolge ihrer

ungenügenden motorischen Leistung nur teilweise zu befriedigen vermochten. Nach Übernahme der Bahn in den Eigenbetrieb zeigte sich rasch, dass dieselbe sowohl einer finanziellen Beihilfe, als auch einer technischen Erneuerung bedurfte.

Da aber in jenem Zeitpunkte die rechtlichen Grundlagen für eine definitive Sanierung des Unternehmens fehlten, wurde ihr ein Darlehen von 2 Millionen Franken gewährt, das zur Hälfte vom Bund, zur andern Hälfte von den Kantonen Thurgau (85 %) und St.Gallen (15 %) geleistet wurde. Diese Kapitalleistung war jedoch an die Bedingung geknüpft, dass die an der Bahn liegenden Gemeinden eine auf längstens 10 Jahre befristete Defizit-Garantie zu übernehmen hatten. Der Anteil der st. gallischen Gemeinden Wil und Bronschhofen wurde auch hier mit zusammen 15 % oder maximal Fr. 13 500.— jährlich errechnet. Glücklicherweise wurde diese Defizit-Garantie aber nur in den Jahren 1952/55 und letztmals 1957 teilweise in Anspruch genommen. Der auf die st. gallischen Gemeinden entfallende Betrag bezifferte sich in diesen 5 Jahren auf total Fr. 33 374.62, woran die Polit. Gemeinde Bronschhofen mit Fr. 1 668.70 und die Ortsgemeinde Wil mit Fr. 7 926.45 partizipierten, sodass durch die Politische Gemeinde Wil insgesamt Fr. 23 779.47 aufzubringen waren.

Mit den der Bahn zur Verfügung gestellten Mitteln konnte diese den Betrieb durchhalten und gleichzeitig erhebliche technische Erneuerungen und Verbesserungen am Unter- und Oberbau sowie eine teilweise Instandstellung des Rollmaterials durchführen.

Während dieser Übergangszeit prüften die zuständigen Instanzen auch die verschiedenen Möglichkeiten der Sanierung. So wurde durch Fachexpertisen zunächst abgeklärt, ob die Bahn eventuell stillzulegen und durch einen Automobilbetrieb zu ersetzen sei. Alle Fachleute kamen übereinstimmend zum Ergebnis, dass sich eine Stilllegung der Bahn nicht verantworten liesse. Der Schienenverkehr bleibt leistungsfähiger, wenn er richtig ausgenützt wird; er ist auch schneller, billiger und für den Reisenden bequemer. Vor allem aber ist der Güter-Schwerverkehr mit der Bahn besser zu bewerkstelligen. Eine Verlagerung desselben auf die heute ohnehin stark belasteten Strassen wäre kaum mehr tragbar. Die Beibehaltung des gemischten Dampf-/Dieselbetriebes musste als unwirtschaftlich abgelehnt werden, zumal sich die 50jährigen Dampflokomotiven in einem denkbar

schlechten Zustand befinden. So war praktisch nur noch zwischen reinem Dieselbetrieb und elektrischem Betrieb zu entscheiden. Die Experten kamen zum Ergebnis, dass sich die Dieseltriebwagen zwar auf der Ebene bewähren, bei Steigungen, wie sie bei der MThB zu überwinden sind, dagegen nicht rationell eingesetzt werden können. Die Betriebskosten sind beim elektrischen Betrieb zudem viel niedriger als beim Dieselbetrieb und die Bahn wird vom ausländischen Betriebsstoff unabhängig. Eine Übernahme der MThB in das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen wurde von diesen aus Konsequenzgründen abgelehnt; auch zu einer pachtweisen Übernahme des Betriebes konnten sich diese nicht entschliessen. Nachdem alle Sanierungsmöglichkeiten eingehend geprüft waren, beschloss die Generalversammlung am 15. Juni 1957 in Konstanz einstimmig, die MThB zu elektrifizieren. Leider verzögerten sich die Verhandlungen mit den massgebenden Instanzen ganz erheblich, weil die Inkraftsetzung des neuen Eisenbahngesetzes und der entsprechenden Vollzugsvorschriften abgewartet werden musste. Abgesehen davon, dass die MThB das einzige nicht elektrifizierte schweizerische Bahn-Unternehmen ist, kann der unwirtschaftliche Dampf-/Dieselbetrieb auch wegen des besorgniserregenden Zustandes der über 50jährigen Dampflokomotiven nicht mehr länger verantwortet werden. Für die Umstellung darf auch deshalb keine Zeit mehr verloren gehen, weil teilweise längere Lieferfristen einzuhalten sind und die fortschreitende Teuerung sich unliebsam bemerkbar macht.

Die *Kosten der Elektrifikation* sind vom Eidg. Amt für Verkehr in der neuesten, bereinigten Vorlage vom 15. Februar 1961 auf 10,3 Mill. Franken veranschlagt worden; sie setzen sich aus folgenden Hauptpositionen zusammen:

	Fr..
Unter- und Oberbau	450 000.—
Hochbauten	58 000.—
Maschinen und mech. Einrichtungen	55 000.—
Schwachstrom-Signal- und Sicherungsanlagen	1 273 000.—
Einrichtungen für die elektr. Zugsförderung	2 000 000.—
Fahrzeuge	6 261 000.—
Unvorhergesehenes und Aufrundung	203 000.—
<i>Total</i>	<u>10 300 000.—</u>

	Fr.
Hievon hat die MThB aus eigenen Mitteln aufzubringen	1 100 000.—
Der von der öffentlichen Hand zu leistende Beitrag von wird folgendermassen aufgeteilt:	9 200 000.—
Bund 50 %	4 600 000.—
Kanton Thurgau und thurgauische Gemeinden	3 220 000.—
Kanton St. Gallen und st. gallische Gemeinden	690 000.—
Stadt Konstanz	690 000.—
<i>Total</i>	<u>9 200 000.—</u>

Für den Betrag von Fr. 9 000 000.— werden neue Aktien ausgegeben, während Fr. 200 000.— ä fonds perdu zu leisten sind.

Im Kanton Thurgau ist eine hälftige Verteilung dieser Kapital-Leistung zwischen Kanton und Gemeinden vorgesehen; die Belastung der einzelnen Gemeinden erfolgt dort nach einem besonderen Schlüssel, auf Grund des Aktienbesitzes, des effektiven Personen-, Güter- und Gepäckverkehrs der letzten zwei Jahre sowie der Einwohnerzahl und der steuerlichen Leistungsfähigkeit.

Im Kanton St. Gallen wird auf den Aktienbesitz abgestellt. Von den insgesamt 3790 Aktien besitzen:

Kanton St. Gallen	250
Politische Gemeinde Wil	200
Ortsbürgergemeinde Wil	100
Politische Gemeinde Bronschhofen	7
<i>Total</i>	<u>557</u>

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen beantragt dem Grossen Rat mit Botschaft vom 23. September 1961 die dem staatlichen Aktienbesitz entsprechende Beitragsquote zu übernehmen. Andererseits hat sich der Bürgerrat der Ortsgemeinde Wil bereit erklärt, in gleicher Weise wie bei der Gründung der MThB einen Drittel des auf die Gemeinde Wil entfallenden Beitrages zu übernehmen und der Bürgerschaft entsprechend Antrag zu stellen. Es ergibt sich somit folgender Verteiler:

	Aktien-Übernahme Fr.	ä fonds perdu Fr.	Total Fr.
Kanton St. Gallen	303 000.—	6 730.—	309 730.—
Polit. Gemeinde Wil	242 500.—	5 385.—	247 885.—
Ortsgemeinde Wil	121 000.—	2 695.—	123 695.—
Polit. Gemeinde Bronschhofen	8 500.—	190.—	8 690.—
	<u>675 000.—</u>	<u>15 000.—</u>	<u>690 000.—</u>

Wir nehmen gerne Veranlassung, an dieser Stelle der Ortsgemeinde Wil, die von jeher den Verkehrs-Aufgaben unserer Gemeinde grosse Aufmerksamkeit und tatkräftige finanzielle Unterstützung angedeihen liess, für dieses sehr erhebliche Entgegenkommen aufrichtig zu danken.

Das Elektrifikationsprogramm sieht die Anschaffung von 5 modernen Triebwagen vor, von denen jeder über 66 bequeme Sitzplätze erster und zweiter Klasse, nebst einem geräumigen Gepäckabteil verfügt. Äusser diesen Triebwagen werden noch 2 sog. Steuerwagen angeschafft. Die Triebwagen erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km pro Stunde. Sie können ohne weiteres auch auf den SBB-Strecken fahren, sind also z. B. für direkte Züge Konstanz-Toggenburg oder Konstanz-Zürich verwendbar. Umgekehrt können auch die modernen leichteren SBB-Lokomotiven auf dem Netz der MThB verkehren. Die derzeitigen Dieseltriebwagen weisen eine Leistung von 380 PS auf; die elektrischen Triebwagen werden dagegen eine solche von 1200 PS besitzen. Sie können eine Last von 275 Tonnen bei der grössten Steigung von 21 Promille mit 45 km/h befördern, während die jetzigen Dieseltriebwagen höchstens 30 Tonnen über diese Strecke bringen. Bei der derzeitigen Traktion beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit (inkl Halte auf den Stationen) für die Strecke Kreuzlingen-Weinfelden 39,8 km/h, während sie beim elektrischen Betrieb ca. 60 km/h betragen wird. Die Anfahrgeschwindigkeit der elektrischen Triebwagen wird diejenige der Dieseltriebfahrzeuge um das Zehnfache übertreffen. Es kann deshalb mit einer viel flüssigeren und angenehmeren Verkehrsabwicklung gerechnet werden.

Die Frage, ob die vorgesehene Neuinvestition sich verantworten lasse, darf ruhig bejaht werden. Namhafte Industriebetriebe in Lengwil, Berg, Märwil und Bettwiesen bedienen sich der MThB. Auf den Endstationen

Konstanz, Kreuzlingen und Wil werden beträchtliche Mengen Güter umgeschlagen. In Weinfelden sind fünf Industriebetriebe an die Bahn angeschlossen; weitere Gleise sind geplant für die Erschliessung der Fohlenweide.

Der Verkehr der Bahn hat seit Kriegsende kontinuierlich zugenommen. Im Jahre 1960 wurden rund 800 000 Personen und 176 000 Tonnen Güter befördert, pro Arbeitstag rollten somit nahezu 40 Güterwagen zu durchschnittlich 15 Tonnen über die Mittel-Thurgau-Bahn. Die Gesamteinnahmen überschritten 1960 erstmals die Zwei-Millionengrenze, wobei der Ertrag aus dem Güterverkehr seit 1957 denjenigen des Personenverkehrs leicht zu übersteigen vermochte. Entsprechend dieser Verkehrsentwicklung haben sich auch die Betriebsabschlüsse verbessert, was aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich ist:

Jahr	Betriebsergebnis ohne Abschreibungen	ordentliche Abschreibungen	Netto-Ertrag (ohne Verzinsung)
1951	+ 10 685	- 101705	— 91 020
1952	+ 66 578	— 106 411	— 39 833
1953	+ 81 869	— 106 644	- 24 775
1954	+ 92 653	- 123 383	— 30 730
1955	+ 167 863	— 164 344	4- 3 519
1956	+ 130 607	- 166 747	— 36 140
1957	+ 169 239	— 167 674	4- 1565
1958	4- 237 735	— 236 519	4- 1216
1959	+ 267 001	— 242 397	4- 24 604
1960	4- 402 683	— 242 943	4- 159 740

Mit den Arbeiter- und Schülerabonnements, den Gesellschaftsbillets, Extrafahrten usw. erbringt die Bahn auch Leistungen, die den volkswirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnissen der beteiligten Gegend Rechnung tragen.

Werte Mitbürger,

Wil verdankt seine ausgezeichnete Stellung als wichtiger Verkehrsknotenpunkt der aufgeschlossenen Haltung, die seine Bürgerschaft seit über 100 Jahren den Verkehrsproblemen gewidmet hat. Unsere zahlreichen

Verkaufsgeschäfte, Gewerbebetriebe, Gaststätten und Industrien, aber auch unsere öffentlichen Anlässe und Märkte sind auf diese Verkehrsmittel angewiesen.

Der thurgauische Grosse Rat hat einstimmig beschlossen, dem Thurgauer Volk die Annahme der Kreditvorlage über die Elektrifikation der Mittel-Thurgau-Bahn zu empfehlen; die Abstimmung ist auf den 22. Oktober 1961 anberaumt. Zahlreiche thurg. Gemeinden haben die Übernahme der ihnen zugemuteten Beitragsquote bereits bewilligt. Es ist zu erwarten, dass auch der st. gallische Grosse Rat die dem Kanton St. Gallen zugedachte Beitragsleistung in der Oktober-Session 1961 genehmige. Unsere Stadtgemeinde Wil darf daher nicht zurückstehen.

Mit den früheren Leistungen (Aktienkapital Fr. 200000.—, Defizit-Garantie Fr. 23 779.47, neue Investition Fr. 247 885.—) hat die Politische Gemeinde Wil für die Mittel-Thurgau-Bahn innerhalb 50 Jahren rund Fr. 481 000.— aufgewendet. Das ist sicher eine respektable Leistung. Wenn wir aber in Betracht ziehen, dass unsere Auslagen für den Bau, Korrektion und Unterhalt des Gemeindestrassen-Netzes seit 1950 sich jährlich auf durchschnittlich Fr. 220 000.— beziffern und in dauerndem Anstieg begriffen sind, lässt sich die geforderte Beitragsleistung an die MThB sicher verantworten.

Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes ist zweifellos eine weitere Frequenzsteigerung und eine Verbesserung des Fahrplanes verbunden, die es der Bahn ermöglichen, sich inskünftig selbst zu erhalten und auch die noch erforderlichen Verbesserungen am Unter- und Oberbau, die wünschbaren Sicherungen bei Niveau-Übergängen usw. aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

Wir empfehlen Ihnen deshalb, den nachstehenden Anträgen Ihre Zustimmung zu erteilen:

1. Der Gemeinderat wird ermächtigt, an die Kosten der Elektrifikation der Mittel-Thurgau-Bahn von total Fr. 10 300 000.— gemäss der vorliegenden Vereinbarung zwischen Bund, Kantonen und MThB einen Beitrag von Fr. 247 885.— (Fr. 242 500.— durch die Übernahme von Aktien, Fr. 5 385.— als Leistung à fonds perdu) zu gewähren.

2. *Der nach Verwendung der vorhandenen Kreditreserve von derzeit Fr. 51 000.— verbleibende Schuldbetrag wird in jährlichen Raten von Fr. 15 000.— abgetragen.*

Wil, den 29. September 1961

Namens des Gemeinderates

Der Gemeindammann:

A. Löhner

Der Gemeinderatsschreiber:

Widmer