

Politische Gemeinde Wil.



Gutachten und Anträge
des
Gemeinderates
für die
außerordentliche Bürgerversammlung

vom 19. Juni 1921.



Wil
Buchdruckerei A. Meyerhans - Zahner
1921

**Nachtragsgutachten und Antrag des Gemeinderates
betreffend die Mitbeteiligung der Gemeinde Mül
an der Zinsengarantieleistung für die
elektrische Straßenbahn Strauenfeld-Mül.**

Werte Mitbürger!

Am der außerordentlichen Bürgerversammlung vom 17. Oktober 1920 haben Sie beschlossen, sich an den Kosten der Elektrifizierung der Straßenbahn Strauenfeld-Mül mit einem Bauanlehen von Fr. 80,000 zu beteiligen. Der damaligen Beschlussfassung lag ein Kostenvoranschlag mit einer Totalaufstellsumme von Fr. 2,285,000 zu Grunde, von welcher der Bund einerseits und die Kantone Thurgau und St. Gallen anderseits die Hälfte zu übernehmen hatten. Das Resultat für den Kanton St. Gallen wurde auf Fr. 200,000 festgelegt, von welchem Betrage der Staat gemäß Beschluß des Großen Rates vom 11. Nov. 1920 Franken 80,000 und auf Grund bezügl. Bürgerversammlungsbeschlüsse die Ortsgemeinde Mül Fr. 40,000 und die politische Gemeinde Mül Fr. 80,000 übernehmen. Andererseits übernahmen der Kanton Thurgau und die Stationsgemeinden Strauenfeld, Mädingen, Mängli, Münchwilien Franken 942,500. Gegenüber dem obgenannten, von der Straßenbahn aufgestellten Kostenvoranschlag gelangte das gegen Ende November 1920 erschienene technische Gutachten der eidgenössischen Expertenkommission zu einer Gesamtaufsumme von Fr. 2,500,000. Das eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement hat im Verlaufe dieses Frühlings den beteiligten Kantonsregierungen mitgeteilt, daß es bereit sei, dem Bundesrate zu beantragen, dem Gesuche der Straßenbahn Strauenfeld-Mül um Unterstützung für die Elektrifizierung dieser Linie durch Gewährung eines Darlehens genehmigend mit den beiden Kantonen Thurgau und St. Gallen im Sinne der Bestimmungen des bezügl. Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 zu entsprechen. Gleichzeitig wurde den Kantonen eröffnet, daß von den auszuweisenden Kosten der Elektrifizierung ein Abgang von Franken 300,000 gemacht werden müsse, da die Erneuerung von ca. 9,7 km Geleise nicht abschließend als durch die Elektrifikation bedingt angesehen werden könne und deshalb nicht in den Voranschlag der Elektrifikation

hineingehöre. Dieser Abzug müsse von den beiden mitwirkenden Kantonen übernommen werden und zwar ohne Abrechnung an ihre Darlehenshöfste und ohne die Standberechtigung, wie sie für den übrigen Teil vorgelesen ist. Die interne Verteilung dieser Summe auf die beiden Kantone sei denselben überlassen. Unter Vorbehalt späterer Abänderung sei der Zinsfuß unter Berücksichtigung aller Verhältnisse für die ersten fünf Jahre auf 4% bestimmt worden, wozu die vom Gesehe vorgesehene Jahresamortisation von 1% komme. Sodann müsse verlangt werden, daß die Kantone Thurgau und St. Gallen dem Bund für die Zins- und Amortisationsbeträge seines Darlehens Garantie leisten im Sinne einer vom Gesehe und auch vom Beslande der Gesellschaft unabhängigen, selbständigen Zahlungspflicht. Die Verteilung dieser Forderung sei wiederum den beiden Kantonen anheimgestellt. Sofern diese Zinsgarantie gegenüber dem Bund nicht geboten würde, müsse von einem Antrag an den Bundesrat auf Gewährung der Unterstützung abgesehen werden.

Darnach haben die beiden Kantone Fr. 300,000 nicht darlehensberechtigten Umbaufkosten allein aufzubringen und außerdem dem Bund gegenüber die Garantie für den Zins- und Amortisationsanspruch für seinen Darlehensanteil zu übernehmen. Dieses Verlangen nach einer Garantieleistung kam umso überraschender, als der der Finanzierung zu Grunde liegende Bundesbeschluß eine solche Verpflichtung nicht vorsieht.

Durch diese Mitteilung des eidg. Eisenbahndepartementes wurde die Finanzierung der Elektrifikation wieder vor eine neue schwierigere Sachlage gestellt. Die beiden Kantonsregierungen haben nicht ersonnen, sofort Schritte einzuleiten, um diese Erschwerungen zu beseitigen. Die Ministerungen blieben ohne Erfolg. Das eidg. Post- und Eisenbahndepartement führte bezüglich der verlangten Garantieübernahme in seiner Antwort aus, daß die Voraussetzungen einer Unterstützung im Falle der Straßenbahn Frauenfeld-Bül berart beschaffen seien, daß die Gewährleistung eines Darlehens seitens des Bundes nur gegen eine vermehrte Sicherstellung möglich sei. Das Departement könne sich aber auch damit begnügen, wenn statt beider nur einer der beiden Kantone die Garantie übernehme, wobei es diesen freistünde, intern von Gemeinden oder Dritten Mitsprache zu verlangen.

In der Annahme, daß durch die Subventionsbeschlüsse der Kantone und Gemeinden die Elektrifikation der Straßenbahn gesichert sei, suchte der Verwaltungsrat, nachdem die techn. Vorarbeiten bereits vorher be-

endigt waren, die Möglichkeit der Aufnahme des elektr. Betriebes möglichst nahe zu rücken durch Sicherstellung des nötigen Strommaterials, das längere Lieferzeiten beanspruchte und Vergebung von Maschinen unter Vorbehalt des Zustandekommens der definitiven Finanzierung. Dazu mußte vorab auch der Umstand drängen, daß der Zustand von Oberbau und Strommaterial beruht ist, daß eine Weiterführung des Betriebes nur nach Erneuerung derselben innert kürzester Frist möglich ist.

Da das Bahnunternehmen also bereits mitten in den Elektrifikationsarbeiten steht und daher ein Zurückkommen auf die Frage der Elektrifikation überhaupt nicht mehr möglich ist, mußte ein neues Arrangement auf Basis des bundesrätlichen Vertragsskizzenes gesucht werden. Dabei war davon auszugehen, daß der Kanton St. Gallen aus Kontingenzgründen (Bodensee-Loggenburgbahn, St. Gallen, Appenzelbahn) die Übernahme einer Zinsgarantie ablehnte und der Regierungsrat des Kantons Thurgau, obwohl grundsätzlich zur Übernahme in Verbindung mit den Gemeinden bereit, von einer Garantieübernahme absehen mußte, weil sowohl ihm als dem thurgauischen Großen Rat die Beschlußkompetenz fehlte und eine Volksabstimmung erforderlich gewesen wäre. Die Lösung wurde nun darin gefunden, daß die beiden Kantone Thurgau und St. Gallen die vom Bund von der Subventionierung ausgedehnten Fr. 300,000 ohne weitere Belastung der Gemeinden übernehmen, während die Gemeinden die Zinsgarantie, welche dem Bund gegenüber formell vom St. Thurgau geleistet wird, zu tragen haben.

Darnach wurde folgender neuer Verteiler für die Elektrifikationskosten aufgestellt:

Bund 50% von Fr. 2,200,000.—	Fr. 1,100,000.—
Kanton Thurgau und St. Gallen 50% von Fr. 2,200,000.—	Fr. 1,100,000.—
plus Betrag der Gesehe- Erneuerungskosten	300,000.—
Zusammen somit	Fr. 1,400,000.—
hievon entfallen im Verhältnis der früheren Zuführungen	
a) auf den Kanton Thurgau 82,5%	" 1,155,000.—
b) auf den Kanton St. Gallen 17,5%	" 245,000.—
Zusammen	Fr. 2,500,000.—

An der St. Gallischen Cuote von Fr. 245,000.— partizipiert die politische Gemeinde Mül in Verbindung mit der Ortsgemeinde Mül mit einem Betrage von Fr. 120,000.—.

Mit Resolution vom 27. Mai 1921 unterbreitete der Regierungsrat des Kts. St. Gallen dem Grossen Räte den Antrag zur Genehmigung:

„Der Regierungsrat sei, in Abänderung des Grossratsbeschlusses vom 11. Mai 1920 ermächtigt, bezüglich der Beteiligung an die Elektrifikation der Strassenbahn Frauenfeld-Mül eine Vereinbarung auf folgender Basis mit dem Bunde und dem Kanton Thurgau einzufliessen und der Strassenbahn Frauenfeld-Mül anderseits abzustimmen:

a) Der Kanton St. Gallen beteiligt sich an der auf Fr. 2,500,000 voranschlagten Kaufsumme für die Elektrifikation der Strassenbahn Frauenfeld-Mül mit 17,5 % der auf die Kantone Thurgau und St. Gallen entfallenden Cuote von Fr. 1,400,000, b. h. mit einem zu 4 % verzinslichen und mit 1 % jährlich zu amortisierenden Baudarleihen im Massbetrage von Fr. 245,000, einschliesslich der von der Gemeinde Mül auszubringenden Cuote von Fr. 120,000.

b) Die Zinsengarantie auf Grund von Art. 5 des Vertragssentences wird dem Bunde gegenüber formell vom Kanton Thurgau übernommen, welchem die thurgauischen Ortsgemeinden und die politische Gemeinde Mül die aus der Zinsengarantie event. fällig werdenden Beträge zurückerstatten sich verpflichten.

c) Der Kanton St. Gallen verzichtet mit dem Kanton Thurgau auf Zinsanspruch für solange, als die Gemeinden Beträge an den Kanton Thurgau im Sinne vorstehender lit. b zu leisten haben. Nachher treten Kanton und Gemeinde als gleichberechtigt in den Zinsgenuss ein.

d) Für die Darlehenssumme von Fr. 300,000, welche von den Kantonen allein auszubringen ist und welche gemäß Vertragssentence nicht in das Vorzugspfandrecht aufgenommen wird, ist ein diesem unmittelbar folgendes zweites Pfand zu errichten. Die Beteiligung des Kantons und der Gemeinde Mül am Vorzugspfandrechte und am zweiten Pfande findet im Verhältnis ihrer Darlehenssumme statt.“

Dieser Antrag wurde vom St. Gallischen Grossen Räte am 3. Juni 1921 ohne Abänderung angenommen.

Darnach ist also der St. Gallische Anteil an der Zinsgarantie gegenüber dem Kanton Thurgau von der Gemeinde Mül allein, b. h. ohne Mitbeteiligung des Kantons zu übernehmen, während anderseits von Seiten des Kantons St. Gallen gegenüber Mül die Erhöhung der bereits früher zugesicherten Beteiligungsquote erlassen wurde. Der Kanton ist also mit Fr. 125,000.—, die Gemeinde Mül infolgedessen Ortsgemeinde mit total Fr. 120,000.— (bereits beschlossenen) am Darlehen beteiligt. Am Vorzugspfandrechte und am zweiten Pfande sind der Kanton St. Gallen und die Gemeinde Mül nach Maßgabe ihrer Baudarleihen, b. h. in folgendem Verhältnis beteiligt:

	Vorzugspfandrechte	Zweites Pfand	Zusammen
Kanton St. Gallen	98,200.—	26,800.—	125,000.—
Gemeinde Mül	94,300.—	25,700.—	120,000.—
Zusammen	192,500.—	52,500.—	245,000.—

Was nun die von den Gemeinden zu übernehmende Zinsengarantie für den Bundesanteil anbelangt, muß sich dieselbe auf einen jährlichen Zinsenanteil von total Fr. 55,000.— erstrecken.

Die Verteilung unter den Gemeinden ist folgendermaßen festgelegt:

Frauenfeld	Fr. 30,000.—
Mädingen	5,125.—
Mängi	5,125.—
Münchwilen	5,125.—
Mül	9,625.—
Total	Fr. 55,000.—

Die Übernahme der Garantieleistung hat nun aber nicht zur Folge, daß Jahr für Jahr dieser Betrag von den Gemeinden auszubringen wäre. Das hätte nur im schlimmsten und nicht wohl zu befürgtenden Falle zu geschehen, wenn die Strassenbahn gar keine Zinsleistung herauszuarbeiten vermöchte. Dies ist aber nicht zu befürchten. Die administrative Abteilung des Eisenbahndepartementes, welche äusserst vorsichtig rechnet, kommt für die ersten fünf Jahre zu einem voranschläglichen Betriebsüberschuss von Fr. 56,250, so daß das Bundesdarlehen voll zurück und amortisiert bliebe. Die Gemeinden hätten also in diesem Falle nichts zu bezahlen. Von den Bahnorganen wurden an Stand der Betriebsergebnisse von 1920 Berechnungen aufgestellt. Dieses Jahr wies zufolge der Grippe und der Kauf- und Verkaufseinfälle und der durch dieselbe bedingten Verkehrs- und Marktpfenne ungenügend um günstige und schlechte Verhältnisse auf. Unter Zugrundelegung der Betriebsergebnisse von 1920 und der Annahme einer durch den elektrischen Betrieb bewirkten Betriebsvermehrung von nur 10 Prozent ergibt sich für die Zinsleistung ein Betriebsüberschuss von Fr. 89,220.

Betriebseinnahmen:

1920 (Dampfbetrieb) Fr. 283,018.—
Zuschlag für Betriebszunahme 10 % . . . Fr. 311,320.—

Uebersatz Gr. 311,320.—
Betriebsausgaben: Gr. 330,700.—

1920 (Dampfbetrieb)

Ersparnisse:

Differenz-Rohle-Strom:

117,000 — 25,000 = 92,000

Schienenmaterial . . . 3,000

Betriebsreorganisation . . . 13,600

Gr. 222,100.—

Ueberschuß Gr. 89,220.—

Gr. 55,000.—

Vergütung des Bundesdarlehens . . .
Ueberschuß zur Vergütung und Amortisation der
Betriebsdarlehen und des Elektrizitätsdarlehens von Kanton und Gemeinde . . . Gr. 34,220.—

Es würden also nach dieser Berechnung nach der vollen Vergütung des Bundesdarlehens und der vollen Leistung der Amortisationsquote noch ein Betrag von Fr. 34,220 oder 2,4% für die Vergütung von Kantons- und Gemeindebetrieblen übrig bleiben.

Man ist also zu der Annahme durchaus berechtigt, daß die garantierenden Gemeinden, werden die Verhältnisse nicht unvertattet schlecht, wohl nie, jedenfalls aber nicht in erheblichem Maße Zinsen zu zahlen haben werden.

Die Uebernahme der den Gemeinden zugewuteten Zinsengarantie schließt daher für dieselben **kein oder doch kein nennenswertes Risiko** in sich. Sollte die Garantieübernahme durch die Gemeinden scheitern, wird die Elektrizifikation dahinsinken und damit aber auch der Betrieb der Bahn überhaupt; daran vermag auch der inquisitorische Rohlenabschlag nichts zu ändern. Die Bahnstrecke beträgt nur 18 Kilometer. Die unzulänglichen Resultate des bisherigen Dampfbetriebes sind bekannt. Die Wirtschaftlichkeit der kurzen Bahnstrecke wird in hohem Maße gefördert durch eine Sachplanmäßigkeit, welche geeignet ist, alle Frequenzmöglichkeiten aufzunehmen. Diese ist aber nur möglich bei elektrischem Betrieb. Sodann liegen die Verhältnisse bei der Straßenbahn St. Gallen selbst so, daß es heißt, spätestens auf Anfang 1922 **elektrisch fahren oder nicht mehr fahren**. Es ist bereits in anderem Zusammenhang darauf hingewiesen worden, daß der Betrieb nur nach rascherer Erneuerung des in einem bedenklichen Zustande sich befindenden Oberbaues und Stollmaterials weiter geführt werden kann. Die Finanzierung dieser Erneuerung ist aber nur denkbar, wenn Bund, Kanton und Gemeinden in der vorbezeichneten Weise auf Grund des mehrgenannten Bundesbeschlusses sich an derselben beteiligen.

In voller Berücksichtigung der ersten Situation, in der sich das Unternehmen befindet und in richtiger Einschätzung der Bedeutung, welche das Bahnunternehmen für die beteiligte Landsgemeinde hat, haben denn auch die **thurgauischen Stationsgemeinden** die Uebernahme der ihnen zugedachten Garantieleistungen im Betrage von Fr. 45,375 ohne Zögern und mit Einmüt **bereits beschlossen**. Es geschah dies in der bestimmten Erwartung, daß die Stadt St. Gallen freundschaftlicher Weise die ihr zugewutete Mehrleistung ebenfalls übernehmen werde. Es steht also nur noch die Beschlußfassung über den der Gemeinde St. Gallen zugebachten Anteil von Fr. 9625 aus. Der bisherigen Beteiligung an der Finanzierung entsprechend, ist vonseiten des Ortsoverwaltungsrates in verhandlungsweiser Weise die Uebernahme eines Drittels durch die Ortsgemeinde in bestimmte Aussicht gestellt. Das von der politischen Gemeinde faktisch zu übernehmende Garantiebetreffnis wird demnach nur Fr. 6,416. 70 Rp. betragen.

In Abtildung aller bestehenden Verhältnisse, der wirtschaftlichen Bedeutung der Bahn für die Gemeinde St. Gallen und der Mollage des Unternehmens im besondern, geht die Aufassung des Gemeinderates dahin, daß, nachdem auch der Kanton St. Gallen in anerkennenswerter Weise ohne Widerspruch weitere erhebliche Opfer unter Entlastung der Gemeinde St. Gallen auf sich genommen hat, diese sich der ihr zugedachten Leistung nicht entziehen darf.

Sie beantragen daher, Sie wollen beschließen:

1. Die politische Gemeinde St. Gallen beteiligt sich an der Garantieleistung für die Vergütung des Bundesdarlehens für die Elektrizifikation der Straßenbahn Graubünden-St. Gallen bis zum jährlichen Höchstbetrage von Fr. 9625, in der Annahme, daß 2/3 des Betreffnisses von der politischen und 1/3 von der Ortsgemeinde zu tragen seien.
2. Der Gemeinderat sei ermächtigt, die für diese Darlehensgarantie erforderlichen Beträge abzurufen.

St. Gallen, den 10. Juni 1921.

Der Gemeindevorstand:

Dr. C. Wild.

Namens des Gemeinderates,

Der Gemeinderatspräsident: Adjunkt:

Ul. Röhrer.