

Tages-Anzeiger für den Kanton Thurgau

Telephon

Telephon

Abonnementspreis:
Unter Woche oder durch die Posten vierteljährlich Fr. 2.50; halbjährlich Fr. 4.00
Bei den Postämtern und in den Buchhandlungen.
Für den Ausland mit dem Postzuschlag.
Frauenfeld b. d. Gr. abgeholt vierteljährlich nur Fr. 1.50; durch die Posten Fr. 2.15

(Früher „Thurgauer Wochenzeitung“)
Sonntags mit achtseitigem, illustriertem Unterhaltungsblatt
Druck und Verlag von F. Müller (vorm. Vereinsbuchdruckerei)

Insertionspreis:
Für die sechsgehaltene (50 mm) Petitzeile oder deren Raum 10 Rp.
Bei Wiederholungen bedeutend billiger.
Für die Kleinzeile (75 mm) 20
Für Anzeigen betreffend Inserate sind 20 Rp. beizulegen.

Eisenbahnprojekt Ehwilen-Stammheim-Frauenfeld-Wil.

Dieses vom Verkehrsverein Frauenfeld seit ungefähr Jahresfrist zielbewusst aufgegriffene und mit aller Tatkraft geförderte Normalbahnprojekt hat mit der gestern nachmittag von der Verkehrsvereins-Kommission ins Hotel „Bahnhof“ in Frauenfeld einberufenen, gut besuchten Versammlung von einflussreichen Vertrauensmännern aus allen Gemeinden der direkt und indirekt an der Zukunftslinie interessierten Gemeinden entschieden einen beachtenswerten Ruck nach vorwärts getan. Es handelte sich bei dieser Versammlung hauptsächlich darum, die Stimmung der Bevölkerung der betreffenden Gemeinden diesem Projekt gegenüber nach der zwar meist unverbindlichen Meinung der Einberufenen zu vernehmen, sodann ein eigentliches Initiativ-Komitee zu bestellen, dem die weiteren Arbeiten zur möglich baldigen Verwirklichung des Projektes obliegen und schließlich von der Versammlung den Auftrag zu erhalten, tunlichst bald in Bern die Konzession (Bewilligung zum Bau und Betrieb) zu erlangen.

Schon der Besuch der Versammlung tat kund, daß man allerseits verdienstermaßen dem Projekte große Sympathien entgegenbringt. Vernehmend, ja gelinde gesagt unerklärlich war nur, daß von den etwa fünf eingeladenen hochwürdigen Vertretern der doch unbedingt an der Sache außerordentlich stark interessierten alten Aebtestadt Wyl nur ein einziger, allerdings ganz vorzüglicher, erschienen war, während man über die „Gründe“ des Fernbleibens aller andern vollständig im Dunkeln blieb. Diese öffentliche und spezielle Rüge müssen sich die sonst so lieben Freunde von Wyl umso mehr als durchaus berechtigt gefallen lassen, wenn darauf hingewiesen wird, daß es sich bei dieser erstmaligen Interessenten-Vertrauensmänner-Versammlung zum vornehmsten und offensichtlich ja nicht darum handeln konnte, Verbindlichkeiten irgendwelcher Art einzugehen, sondern nur um offen und ehrlich die öffentliche Meinung der vertretenen Kreise so gut wie möglich kundzugeben und im übrigen für die Vertreter selbst und ihre Gemeinwesen viel Interessantes und Wertvolles aus den Voten und Erklärungen an der Versammlung entgegenzunehmen. Sicherlich hat es z. B. die weitstreichenden, doch verhältnismäßig nur in dritter Linie interessierten Glawiler, die drei bis vier Mann hoch erschienen waren, nicht gereut, dabei gewesen zu sein. Nun, hoffentlich holen die Wyl'er in Zukunft das Versäumte nach, ansonst ihnen die dortige Einwohnerschaft keinen Dank wissen dürfte.

Die Versammlung war präsiert vom Präsidenten des Verkehrsvereins Frauenfeld, Herrn Max Fehr, der einen kurzen Rückblick über die Entstehungsgeschichte des Projektes gab. Früher schon war für die Strecke eine Schmalspurbahn vorgesehen; man kam aber

zur Einsicht, daß eine solche nicht lebensfähig wäre, weil sie nur geringen Güter-, vor allem aber keinen Transitverkehr haben würde. Durch das nunmehr vorliegende Projekt einer Normalbahn wird nun aber eine Transitlinie zwischen Deutschland (und seinem Hauptausgangstor Singen) und der Ostschweiz geschaffen, wie es tatsächlich und unstreitig keine andere Bahn im Thurgau ist noch wird. Der Verkehrsverein Frauenfeld erachte mit heute seine Aufgabe, das Projekt aus den Windeln gehoben zu haben, beendet und trete die weitere Verfolgung desselben dem heute zu wählenden Initiativkomitee ab.

Mit Genugtuung und Dankgefühl wurde bemerkt, daß die h. Regierung des Kantons Thurgau durch zwei (Wild und Egloff), die st. gallische durch Herrn Landammann Bolliger und die schaffhauserische durch Herrn Regierungsrat Keller vertreten waren. Das erste eindrucksvolle Votum hielt Herr Regierungsrat Wild, der sich in erster Linie nicht sowohl über das Projekt als solches, sondern über den Standpunkt der Landesregenden, des Kantons, zu demselben aussprechen wollte. Darüber werde man allseitig einig sein, daß diese Linie gebaut werden müsse, denn deren Vorteile und allgemeine Interessen liegen auf der Hand. Schon der weitblickende st. gallische Staatsmann und Dichter Landammann Sailer sel. (Bürger von Wil) hatte seinerzeit (1870) bei der Eröffnung der Toggenburgerbahn in poetischer Form dem staatsmännischen Gedanken Ausdruck gegeben, daß die Toggenburgerbahn nicht in Wil stehen bleiben dürfe, sondern daß man ihr unbedingt noch ein Schwänzlein anhängen müsse nach Frauenfeld und Singen. In der Tat werden die Interessen weiter Landesregenden im Thurgau und dessen Nachbarschaft allseitig durch eine solche Bahn gefördert und gemehrt, weshalb die thurgauische Regierung ihre lebhafteste Sympathie für die Bestrebungen der Initianten dieser Bahn aussprechen lasse. In finanzieller Beziehung habe der Kanton Thurgau bekanntlich gebundene Hände, indem er infolge des vor einem halben Duzend Jahre vom Volke verworfenen neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes nach den Bestimmungen des alten nur je 20,000 Fr. per Bahn-Kilometer Subvention leisten könne. Auch die andere projektierte Bahnlinie, Konstanz-Weinfelden-Wil, muß seitens der Regierung sich gleicher Sympathie und Förderung wie diese genießen. Für den Kanton Thurgau liegt eben ein großes Interesse darin, daß wir eine, zwei oder sogar drei Transversallinien im Kanton erhalten. Persönlich bekennt sich Herr Regierungsrat Wild offen zu der Ansicht, daß die Linie Ehwilen-Stammheim-Frauenfeld-Wil die einzig richtige und rationellste Lösung der thurgauischen Eisenbahn-Kalamität ist; die andern Projekte seien immerhin wünschenswert. Im übrigen brauche es zur Verwirklichung aller vieler Opferfreudigkeit

und Energie seitens der betreffenden Initiativkomitees.

Zu Beginn der allgemeinen Umfrage bei den Vertretern aus den an der Linie direkt und indirekt interessierten Gemeinden sprach, zuerst dazu aufgefordert, der wie gesagt einzige anwesende Vertreter Wils, Herr Bezirksgerichtspräsident Fridolin Müller. Er bedauerte ebenfalls, keine weitere Begleitschaft gefunden zu haben, was sich vorläufig noch nicht recht erklären lasse. Auch er könne natürlich nicht offiziell sprechen, sondern nur seine eigenen Stimmungswahrnehmungen bei der Bevölkerung Wils zum vorliegenden Projekte und seine persönliche Ansicht darüber zum besten geben. Da sei denn unverkennbar, daß im allgemeinen die Gesamtbevölkerung Wils dem Projekte Ehwilen-Wil zum mindesten ebenso sympathisch gegenüberstehe wie demjenigen nach Weinfelden-Konstanz, obschon beide vom Wiler Standpunkte aus selbstredend nur lebhaft begrüßt, gefördert und subventioniert zu werden verdienen. Wil mangelt einzig noch richtiger Verbindungen nach Norden und diese müssen und werden ihm eben in aller wünschenswerter Weise diese beiden neuen Bahnen durch den benachbarten Thurgau bringen. Dieser letztere erkenne seine Interessen nur dann und arbeite nur dann auf volkswirtschaftlicher Basis, wenn er dieselben aufgreife und tatkräftig zur Verwirklichung bringe.

Herr Kantonspräsident und Fabrikant Ottiker aus Glawil erklärte, daß man auch dort regsten Anteil am Zustandekommen dieser Bahn nehme. Singen sei eben der große Knotenpunkt hauptsächlich für die Wareneinfuhr, ganz besonders für die von der gesamten Industrie so sehr in großen Quantitäten benötigten Kohlen. Diese Waren und Rohprodukte müssen für den Kanton St. Gallen alle über den 19 Kilometer betragenden Umweg über Winterthur geleitet werden, was die Frachten ganz wesentlich verteuert. Die bisherige Straßenbahn Frauenfeld-Wil möge dem Lokalverkehr den an ihr liegenden Ortsschaften, besonders dem Personenverkehr, genügen, nicht aber den berechtigten Anforderungen der dortigen Industriellen und vor allem nicht den entfernteren Wohnenden. Die Bahn führe zu langsam und das Wagenmaterial lasse zu wünschen übrig. Der Sprechende komme öfters nach Singen und könne nur sagen, daß auch der Personenverkehr in dort und von dort ein ziemlich großer sei. Bei dem kühl rechnenden Kaufmann steht es außer allem Zweifel, daß die Bahn Ehwilen-Wil noch recht ordentlich rentieren wird.

Herr Kantonsrat Stücheli von Mörikon, ebenfalls wie fast alle Industriellen an der Straßenbahnlinie ein entschiedener Freund und Befürworter der neuen Normalbahnlinie, findet, daß die bisherige Straßenbahn nur für den Personen- nicht aber für den Güterverkehr genüge. Man werde sich im Hinterthurgau aufpassen und sei dort im allgemeinen dem Projekte günstig gestimmt.

Herr Ringold von Mazingen steht persönlich ebenfalls wie einige andere Industrielle von dorten auf dem Standpunkte seines Kollegen; dagegen müsse den Tatsachen entsprechend allerdings gesagt werden, daß man im übrigen etwas zurückhaltend sei; doch ist zu hoffen, daß sich auch diese Gemeinde nach und nach mehr für die Sache erwärme. Herr Ringold macht noch darauf aufmerksam, daß unter anderem die Getreidesendungen, die über die neue Linie geleitet werden würden, in den Gutachtenberechnungen viel zu wenig veranschlagt seien. Diesen komme fast die Bedeutung des Kohlenverkehrs zu.

Herr Gemeindeam. Ammann von Mazingen bestätigt das von Hrn. Ringold gekennzeichnete Stimmungsbild in Mazingen. Man sei dort mit der Straßenbahn in jeder Beziehung zufrieden; dagegen wisse man auch dort ganz gut, daß eine Normalbahn denn doch eine noch ungleich bessere Bedienung herbeiführe. Wenn das Unternehmen zu stande komme, so werde sich Mazingen auch nicht so spröde verhalten, ist die persönliche Meinung des Sprechenden.

Herr Kaspar Tanner in Frauenfeld hat an Hand der Rechenschaftsberichte der Straßenbahn Frauenfeld-Wil und den im Gutachten Doeffler für Ehwilen-Wil angelegten Tarife untersucht und berechnet, wie viel eigentlich die Anhänglichkeit einzelner Gemeinden und Privaten an der Straßenbahn wert sei. Das eher zu niedrig als zu hoch angegebene Resultat ist nun pro 1903 z. B. folgendes: Die Straßenbahn verlangte und erhielt in jenem Jahre im Personenverkehr Fr. 18,457, im Gepäckverkehr 1503 Franken, im Viehverkehr Fr. 900, im Güterverkehr gar Fr. 21,099 mehr als die Normalbahn Ehwilen-Wil verlangen würde. Alle Anwohner der ganzen neuen Linie und weit darüber hinaus bis nach St. Gallen und ins Appenzellerland erhielten billigere Frachten.

Dem Vorbehalt der Alten, die Jungen mögen sich später mit der Ausführung dieses Projektes befassen, sucht Herr Tanner mit dem Hinweis zu begegnen, daß eine Verschiebung wahrscheinlich nicht mehr gut zu machende bedenkliche Folgen haben müßte und eine schwere Verantwortung auf die Häupter derjenigen laden würde, die also gebremst haben. Es sei ein neues Eisenbahngesetz im Gange (und habe Aussicht auf Annahme), wonach keine neue Linie mehr gebaut werden dürfe, welche den Bundesbahnen Konkurrenz mache. Alsdann würden wir für unsere Bahn keine Konzession mehr erhalten.

(Fortsetzung und Schluß in morgiger Nummer.)

Die Gründung eines christlich-sozialen Arbeitervereins in Frauenfeld.

Im Schoße des bisherigen kath. Männer- und Arbeitervereins hielt hochw. Hr. Arbeitersekretär Dr. Scheiwiler von Zürich am vergangenen Sonntag einen gebienden leicht faßlichen Vortrag zu obgenanntem Zwecke. Der ausgetreute Same fiel auf fruchtbares Erdreich;