

Bahnbau.

Nach Vertrag hatte die Baugesellschaft Pümpin, Herzog & Cie. bis zum 31. August 1887 auszuführen: Die Erstellung des Unterbaues mit Einschluss der Beschotterung, den Oberbau, Hochbau und die Telephoneinrichtung, zum Pauschalbetrag von Fr. 425,000. Die Anfertigung sämtlicher Vorlagen an die Behörden und aller Detailpläne war ihr gleichfalls überbunden.

Die Lokomotivfabrik Winterthur, im Einverständniss mit der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen, hatte sich verpflichtet zur Lieferung des gesammten Rollmaterials, nämlich von 3 Lokomotiven, 8 Personenwagen, 2 Gepäck- und Postwagen, 4 gedeckten und 8 offenen Güterwagen, nebst Ausrüstungs- und Ersatzstücken zum festen Preise von Fr. 125,000. Darnach blieben der Gesellschaft zu bestreiten: Die Kosten für Vorarbeiten und Verwaltung, den Landerwerb, die Beschaffung des Inventars und Mobiliars, die Kosten für Unvorhergesehenes und Mehrarbeiten.

Die Grundeinlösung ging im Allgemeinen sehr glatt von statten. In einem einzigen Falle konnte gütliche Einigung nicht erzielt und musste auf Abschätzung durch Sachverständige abgestellt werden. Das käuflich erworbene Land beziffert sich auf rund 31000 m<sup>2</sup> zum Preise von beiläufig Fr. 36,000. Ausserdem wurde viel Land kostenfrei zur Benutzung überlassen, so von den Bürgergemeinden Frauenfeld und Wyl, von den Herren Stierlin & Schweitzer in Wängi, Heitz in Münchweilen, sowie an den Stationen Mazingen und Wängi. Die Verwaltung der Bürgergemeinde Frauenfeld gestattete in höchst entgegenkommender Weise den unentgeltlichen Kiesbezug aus ihrer Grube ob Murkart.

Bei Vorlage der Pläne für das Rollmaterial verlangte das schweizerische Eisenbahndepartement neben verschiedenen geringfügigen Aenderungen und Mehrleistungen die Anbringung einer kontinuierlich wirkenden Bremsvorrichtung. Es wurde die nicht automatische Hardybremse gewählt und es muss anerkannt werden, dass dieselbe gut funktioniert und ganz vorzügliche Dienste leistet.

Anfangs Mai kam die erste Lokomotive in Frauenfeld an. Dieselbe wurde zusammen mit offenen Güterwagen an die Unternehmung Pümpin & Herzog abgegeben zur Ausführung der Materialtransporte. Später setzte die Unternehmung auch die andern Lokomotiven und sämtliche Güterwagen in Thätigkeit.

Die Unternehmung Pümpin & Herzog hatte die Oberleitung der Bauten dem Herrn Ingenieur Gysin übertragen. Behufs Erstellung der nothwendigen Vorlagen und Detailpläne verfloss geraume Zeit. Unterdessen wurde mit dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem thurgauischen Strassen- und Baudepartement unterhandelt. Das letztere erwirkte verschiedene Abänderungen am vorgelegten Projekt, so namentlich Verlegung des Hauptgeleises vor dem Aufnahmsgebäude der Nordostbahn in Frauenfeld, eine Verschiebung der Bahnhofanlage Frauenfeld-Stadt, Verlegung des Geleises Frauenfeld-Murkart von der rechten auf die linke Strassenseite, Ausmerzung vieler kleiner Gefällswechsel. Das Eisenbahndepartement seinerseits verlangte verschiedene Aenderungen am Oberbau, namentlich Vermehrung der Unterlagsplatten.

Mit den angrenzenden Normalbahnen wurden Verträge über den Anschluss vereinbart, bei welchen auch betriebstechnische Fragen zur Regelung gelangten. Der Bahnhof in Wyl musste weiter als beabsichtigt von den Geleisen der Vereinigten Schweizerbahnen abgerückt werden. Die Ausführung der im Bahnhof Frauenfeld NOB nothwendig gewordenen Aenderungen behielt die Nordostbahn sich vor, auf unsere Kosten selbst zu besorgen, sie legte uns auch die Neuerstellung des gegen die Bahnhofstrasse abschliessenden Hages auf.

Erst Mitte April konnte mit dem Bau begonnen werden. Gleichzeitig wurden die Erstellung der Bahnkrone für die von der Strasse unabhängige Linie gegen Wyl und die Legung des Oberbaues von Frauenfeld aus in Angriff genommen, während der Staat Thurgau nach getroffener Uebereinkunft die Strassenkorrektur beim Krebsbach ob Münchweilen ausführte, woran die Unternehmung Fr. 5000 zu zahlen hatte. Das Vorlegen des Oberbaues ging rasch von statten, im Durchschnitt rückte das Geleise jeden Arbeitstag um nahezu 200 m weiter. Am 28. Juli fuhr die erste Lokomotive vor dem Aufnahmsgebäude der Vereinigten Schweizerbahnen in Wyl vor. Für das Tramwaygeleise zwischen den beiden Stationen in Frauenfeld war ursprünglich die Phönixschiene vorgeschlagen; da diese in den nothwendigen Dimensionen nicht erhältlich, wurde die Demerbeschiene gewählt, welche für städtische Tramways namentlich im Elsass fast ausschliesslich zur Verwendung kommt. Freilich erwuchs durch diesen Wechsel eine erhebliche Mehrausgabe. Die ungefähr 6110 m Tramwaygeleise wurden in der Zeit vom 20. bis 30. Juli gelegt. Gleichen Schritt mit dem Vorrücken des Geleises hielten die Nebenanlagen und die Hochbauten. Auch in Bezug auf letztere wurde mehrfach vom ursprünglichen Plane abgewichen. Der Wartraum in Frauenfeld musste auf Verlangen des kantonalen Baudepartements vergrössert werden, die Wartebude in Murkart blieb Mangels eines geeigneten Platzes unausgeführt, der Güterschuppen in Münchweilen wurde mit der Stirnseite gegen die Bahn gestellt.

Im gegenseitigen Einverständniss wurde die Einrichtung des Telephons, welche vertraglich der Unternehmung oblag, von den Gesellschaftsbehörden besorgt. Die eidgenössische Telegraphenverwaltung, deren Entgegenkommen anerkannt zu werden verdient, erstellte die Leitung, indem sie die für den Bahndienst bestimmten Drähte an ihre Stangen heftete. Vertraglich übernahm die Telegraphenverwaltung auch den Unterhalt der Leitung auf die Dauer von 110 Jahren. Die Apparate wurden von der Firma Zellweger & Ehrenberg in Uster angefertigt und aufgestellt.

Gegen Mitte August rückte die gesammte Anlage ihrer Fertigstellung entgegen, nur die Einschotterung war noch im Rückstand. So konnte am 23. August durch das technische und administrative Eisenbahninspektorat die Kollaudation vorgenommen werden und am 27. August ertheilte der Bundesrath die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes.

Später wurden die Bauarbeiten für einige Zeit wieder aufgenommen, vornehmlich behufs Korrektur der Strasse. Das Baudepartement des Kantons Thurgau verlangte genaue Durchführung der vertraglichen Bestimmung, dass die Landstrasse in Höhenlage und Breite durchgängig der Schiene angepasst werde, was fast auf der ganzen Länge Nacharbeiten veranlasste. Mitte Oktober stellte die Unternehmung die Arbeit ein, die Abrechnung verzog sich bis Anfang Dezember. Laut Rechnungsabschluss bezifferte sich der Gesamttanspruch der Unternehmung zu Fr. 420,657. 45. Bei Vergleichung dieses Betrages mit der Uebernahmssumme von Fr. 425,000 ist nicht ausser Acht zu lassen, dass die Gesellschaft schon vorher an die Strassenkorrektur beim Krebsbach, an die Arbeiten im Bahnhof der Nordostbahn und an die Erstellung des Telephons zusammen über Fr. 12,000 gezahlt hatte, so dass die Gesamtausgabe für alle von der Gesellschaft übernommenen Arbeiten und Mehrleistungen beiläufig Fr. 433,000 beträgt.

Mit der Lokomotivfabrik war schon früher abgerechnet worden, die Kosten für die Beschaffung des Rollmaterials, alle Mehrleistungen eingerechnet, belaufen sich auf Fr. 132,559.

Zur Stunde bestehen mit beiden Uebernahmgesellschaften nur noch jene geschäftlichen Beziehungen, welche durch die vertragliche Garantieverpflichtung gegeben sind.

Eine Reihe von Angaben über den Bau der Bahn findet sich in den statistischen Beilagen zu diesem Bericht.

(Bahnbau in: Erster Geschäftsbericht der Strassenbahn Frauenfeld - Wyl, Frauenfeld, 1888)