

Bericht des Verwaltungsrathes. Einleitung.

„Der Gedanke einer Eisenbahnverbindung zwischen Frauenfeld und Wyl ist nicht neu. Anfangs „der 50er Jahre wurde von Herrn Ingenieur Denzler ein Projekt entworfen und eine Fortsetzung der Linie nach Schaffhausen in Aussicht genommen. Im Jahre 1872 beauftragte die Ortsvorsteherschaft Frauenfeld Herrn Ingenieur Dardier in St. Gallen mit der Abfassung eines Gutachtens über eine Eisenbahnlinie zur Verbindung der NOB.-Station Frauenfeld mit der VSB.-Station Wyl.“

„1875 bildete sich ein provisorisches Komite, und im November fand eine grössere Versammlung in Frauenfeld statt, behufs Berathung über ein kombiniertes Projekt Frauenfeld-Wyl, Frauenfeld-Stammheim, Stammheim-Schlattingen. Die bald darauf eingetretenen Ereignisse bereiteten jedoch diesen Bestrebungen ein jähes Ende. Bei allen diesen Projekten hatte es sich um Anlage einer Normalbahn gehandelt. Es machte sich inzwischen mehr und mehr die Ansicht geltend, dass eine Lokalbahn Frauenfeld-Wyl die grossen Anlage- und Betriebskosten nicht ertrage, das Kapital überhaupt nicht aufzubringen wäre. Der Gedanke, die Verbindung der Städte Frauenfeld und Wyl und der dazwischenliegenden Gegend durch das Mittel einer Strasseneisenbahn herzustellen, fand immer mehr Anklang.“

Mit vorstehenden Worten führt ein Bericht sich ein aus der Feder des damaligen Präsidenten der Gesellschaft, in welchen zu Ende 1885 die Vorgeschichte der Strassenbahn Frauenfeld-Wyl eingehend geschildert wird. Mit Rücksicht auf jene Veröffentlichung, die weitere Verbreitung gefunden, können wir uns im Folgenden um so kürzer fassen, als die Entwicklung aller derartigen Unternehmen eine ähnliche ist. Am 14. Dezember 1879 fand in Eschlikon eine erste Versammlung statt, zusammenberufen vom Verein Hinterthurgau, an dessen Spitze Herr Hengärtner stand. Herr Staatsschreiber Kollbrunner machte verschiedene Mittheilungen über ähnliche Bestrebungen und bereits bestehende Strassenbahnen, anwesende Ingenieure gaben Aufschluss über die technischen Verhältnisse einer derartigen Anlage. Dieser ersten Versammlung folgten mehrere andere auf dem Fusse nach, es wurden Gründungsaktien gezeichnet und ein Initiativkomite von 25 Mitgliedern bestellt. Dieses weitere Komite wählte einen Vollziehungsausschuss von 7 Mitgliedern, welcher den Auftrag erhielt „alles dasjenige zu thun, was geeignet sei, die Angelegenheit zu fördern“. Das engere Komite, ursprünglich präsidiert durch Herrn Nationalrath Heitz, welcher im Jahr 1884 zurücktrat, setzte sich schliesslich zusammen aus den Herren

C. A. Schweitzer in Wängi, Präsident,
A. Koch in Frauenfeld, Vizepräsident, und Quästor,
E. Kollbrunner in Frauenfeld,
Fr. v. Martini in Frauenfeld,
E. Meile in Wyl,
Cl. v. Saylern in Wyl,
A. Wild in Frauenfeld, Sekretär.

Der erste Schritt war die Anhandnahme der Vorarbeiten, Aufstellung von Bauplänen nebst Kostenberechnung unter Zugrundelegung der Spurweite von 1 m. Die Arbeit wurde Herrn Ingenieur Ehrensperger in Winterthur übertragen, welcher bis Mitte 1

Stil Pläne, Kostenvoranschlag für den Bau der Bahn nebst Betriebs- und Rentabilitätsrechnung einreichte. Die Baukosten waren darin zu Fr. 499,500 veranschlagt.

Nebenher wurde mit der Negierung des Kantons Thurgau unterhandelt, wegen unentgeltlicher Ueberlassung der Landstrasse. Unterm 21. April 1882 kam ein bezüglicher Vertrag zu Stande, welcher die Spurweite auf 1 m festsetzte und bestimmte, dass die Schienenoberkante im Niveau der Strassenkrone liegen solle. Unter manigfachen unfruchtbaren Bemühungen, das nothwendige Baukapital aufzubringen oder eine leistungsfähige Unternehmungsgesellschaft zu finden, verflossen einige Jahre. Man wandte sich an die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen, an die Unternehmer des Zürcher Tramways, an verschiedene Banken, man unterhandelte mit Lutz und Meyer iii Hochdorf und mit verschiedenen belgischen Gesellschaften — alles ohne Erfolg. Erst im Jahre 1884 geschahen wieder einige Schritte, welche das Unternehmen seiner Verwirklichung näher brachten.

Der Grosse Rath des Kantons Thurgau beschloss eine staatliche Betheiligung durch Uebernahme von Aktien II. Ranges im Betrage von Fr. 45,000. —

Unterm 25./27. Juni ertheilten die eidgenössischen Räthe dem engern Komite zu Hunden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Strasseneisenbahn vom Bahnhof der Nordostbahn in Frauenfeld bis zum Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen in Wyl. Der hoheitliche Erlass bestimmte, dass der Sitz der Gesellschaft in Frauenfeld sei, als Termin für die Vollendung der Linie und Uebergabe an den Betrieb ward der 1. September 1885 genannt. Diese Frist wurde später zweimal verlängert.

Auf Grundlage des Ehrensperger'schen Planmaterials wurde von den Herren Buri und Gysin ein neues Projekt: Pläne, Kostenvoranschlag, Betriebs- und Rentabilitätsrechnung ausgearbeitet. Dieser zweite Entwurf bildete von Beginn des Jahres 1885 an die Grundlage aller Verhandlungen und ist auch während des Baues wegleitend geblieben. Neben manigfachen Aenderungen im Trace und in der Anlage der Bahn verlangte er namentlich ein viel reichlicheres Rollmaterial und erhöhte die muthmasslichen Baukosten auf Fr. 650,000. Letztere Summe wurde später im Einverständniss mit Herrn Ingenieur Gysin auf Fr. 600,000 beschränkt und es wurde beschlossen, das also abgerundete Kapital aufzubringen in Gestalt von

Aktien II. Ranges	Fr. 200,000
- I. -	- 200,000
Obligationen	- 200,000

Die Aktien II. Ranges wurden gezeichnet durch die Regierungen der Kantone Thurgau und St. Gallen. durch die Städte Frauenfeld und Wyl, durch die übrigen an der Linie liegenden Gemeinden und durch Privaten. Gestützt auf deren Beschaffung legte das Initiativkomite im Mai 1886 die Aktien I. Ranges und die Obligationen zur Zeichnung auf. Leider stellte sich das Kapital nicht im nothwendigen Betrage ein, dagegen fanden sich dann die Unternehmer, welche bereit waren, die Linie um den Voranschlag zu bauen und die fehlenden Aktien zu übernehmen. Es waren dies für die festen Anlagen die bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, Herren Pümpin, Herzog & Cie., für das Rollmaterial die schweizerische Lokomotivfabrik in Winterthur. Nach längeren Unterhandlungen wurden im Herbst 1886 Verträge mit beiden Gesellschaften abgeschlossen.

So konnten die Aktionäre zur Leistung der gesetzlichen Einzahlung aufgefordert und zur förmlichen Bildung der Aktiengesellschaft einberufen werden.

Generalversammlung der Aktionäre und Behörden der Gesellschaft.

Die konstituierende Versammlung der Aktionäre fand am 24. November 1886 statt im „Falken“ in Frauenfeld. Dieselbe berieth nach vorgelegtem Entwurfe die Statuten der Gesellschaft, genehmigte die abgeschlossenen Verträge und bestellte in geheimer Wahl den Verwaltungsrath aus den früher genannten Mitgliedern des engern Initiativkomites und als dessen Präsidenten Herrn C. A. Schweitzer in Wängi. Zu Rechnungsrevisoren für die erste Rechnung wurden ernannt die Herren Wehrli, Stadtmann in Frauenfeld, Reutti, Gemeindrath in Wyl, und Germann, Sparkassaverwalter in Frauenfeld.

Später musste eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden um eine von den eidgenössischen Behörden vorgeschriebene Abänderung der Statuten zum Beschlusse zu erheben; sie wurde am 5. Juni 1887 im „Falken“ in Frauenfeld abgehalten. Dabei konnte konstatiert werden, dass das Kapital der Gesellschaft angewachsen war auf

Aktien II. Ranges	Fr. 205,000
- I. -	- 215,000
Obligationen	- 200,000

Der Verwaltungsrath ernannte aus seiner Mitte zum Vizepräsidenten und Quästor Herrn A. Koch, zum Sekretär Herrn A. Wild, zu Mitgliedern der Direktion (neben Präsident C. A. Schweitzer) die Herren Cl. v. Saylern und A. Wild; als Aufsichtsbeamter für den Bau wurde Herr Adolf Ammann von Frauenfeld gewählt. Der Bestand des Verwaltungsrathes blieb leider nicht unberührt. Herr E. Meile, Stadtmann in Wyl, starb kurz vor der Eröffnung der Bahn am 11. August 1887. Die Ersatzwahl ist erst später getroffen worden.

Verwaltungsrath und Direktion hielten bis Ende der Berichtsperiode 46 Sitzungen ab und behandelten 150 Berathungsgegenstände.

(Bericht des Verwaltungsrathes in: Erster Geschäftsbericht der Strassenbahn Frauenfeld - Wyl, Frauenfeld, 1888)