

Mittel-Thurgaubahn-Gesellschaft.

BERICHT

des

Verwaltungsrates

über die

Geschäftsführung im Jahre 1908.

Erstattet der ordentlichen Generalversammlung
vom 30. Juni 1909.



Mittel-Thurgaubahn-Gesellschaft.

BERICHT

des

Verwaltungsrates

über die

Geschäftsführung im Jahre 1908.



Erstattet der ordentlichen Generalversammlung
vom 30. Juni 1909.



Gemäß dem Gesellschaftsstatut hat der Verwaltungsrat spätestens im Monat Juni der Generalversammlung den Geschäftsbericht und die Jahresrechnung, welche von der Direktion der Gesellschaft zu erstellen sind, zur Behandlung und Genehmigung vorzulegen. Da indessen der Verwaltungsrat aus Gründen, die in der Natur der Sache liegen, bis zur Zeit davon Umgang genommen hat, eine Direktion zu bestellen, so stand es ihm zu, Bericht und Rechnung für das Jahr 1908 selber zu erstellen, und er beehrt sich, den Aktionären der Mittel-Thurgaubahn-Gesellschaft in aller Kürze die nachfolgenden Mitteilungen zu machen.

A. Einleitendes und Konzession.

Wir nehmen davon Umgang, über die Vorgeschichte der Realisierung des Bahnprojektes *Wil-Weinfelden-Konstanz* eingehenderen Bericht zu erstatten. Für heute erinnern wir nur daran, daß die erste Versammlung der Initianten schon am 11. August 1890 stattgefunden hat. Von dort an wurde das Projekt stetsfort verfolgt, und kein Anlaß, welcher dasselbe weiter zu fördern geeignet schien, wurde unbenützt gelassen. Aber in aller Geduld mußte eine Reihe von Geschehnissen abgewartet werden, bis die Hoffnung auf Verwirklichung des Projektes genügende feste Unterlage finden konnte.

Die teilweise Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund hatte die Sicherung der Rickenbahn im Gefolge, und damit hatte unser Projekt seine volle wirtschaftliche Berechtigung erhalten. Das Nebenbahngesetz sicherte uns den Anschluß an die Bundesbahnhöfe in Wil, Weinfelden und Emmishofen zu günstigen gesetzlichen Bedingungen, sowie die Benützung des Bundesbahngeleises von Emmishofen nach Konstanz. Auch das Tarifgesetz brachte Bestimmungen, welche wirtschaftlich unser Unternehmen verbessern werden.

Im Jahre 1899 hatten wir Beziehungen mit der *Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln* angeknüpft, die sich um den Bau und den nachfolgenden Betrieb der Bahn interessierte. Gemeinsam mit dieser Gesellschaft verfolgten wir die Pfade des Projektes und gelangten endlich durch Bundesbeschluß am 19. Dezember 1902 in den Besitz der *Konzession für eine Nebenbahn Wil-Weinfelden-Emmishofen* (Kantonsgrenze). Vom badischen Staatsministerium hatten wir die Zusicherung erhalten, daß der

Einführung unserer Züge in den Bahnhof Konstanz dortseits keine Schwierigkeiten werden gemacht werden. Nun waren wir soweit, daß die Finanzierung des Unternehmens in die Wege geleitet werden konnte. Zu diesem Zwecke mußte aber noch eine letzte Etappe erreicht werden, welche für den Erfolg der Finanzierung wohl von entscheidender Bedeutung geworden ist, die Revision des thurgauischen Eisenbahnsubventionsgesetzes. Dieselbe brachte uns eine Erhöhung der thurgauischen Staatssubvention von 20,000 Fr. auf 40,000 Fr. pro thurgauischen Baukilometer. Ueber die Details der Finanzierung gibt der folgende Abschnitt nähere Auskunft.

B. Finanzielle Grundlagen und Konstituierung der Aktiengesellschaft.

Nachdem das Initiativkomitee die Konzession für den Bau und Betrieb der Bahn erhalten hatte, mußten die technischen Vorlagen für das *Spezialprojekt* erstellt werden. Für die Pauschalsumme von 55,000 Fr., woran die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft die eine Hälfte und die Gemeinden Wil, Weinfelden und Konstanz die andere Hälfte beitrugen, erstellte die erstere die Planarbeiten. Hieraus ergaben sich die mutmaßlichen Baukosten für den ganzen Bahnbau. 790,000 Fr. wurden für die nötige Geländeerwerbung, welche durch die Aktiengesellschaft vorzunehmen ist, ausgeschieden. Der eigentliche Bahnbau, einschließlich die totale Ausrüstung zum Betrieb, also Rollmaterial inbegriffen, wurde auf 6,000,000 Fr. veranschlagt. Es war demnach die Beschaffung von 6,790,000 Fr. notwendig.

Als Träger des Unternehmens wurde die Konstituierung einer *Aktiengesellschaft* in Aussicht genommen mit einem Aktienkapital von 3,790,000 Fr. Diese sollte sich ein Obligationenkapital von 3,000,000 Fr. sichern gegen hypothekarische Verschreibung der ganzen Bahnanlage. Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft verpflichtete sich, das Obligationenkapital zu beschaffen, sofern ihr der gesamte Bahnbau zum Kostenanschlage überlassen werde. Da eine eingehende Prüfung des Spezialprojektes, des Kostenanschlages und des Vertragsentwurfes mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft durch die Sachverständigen Oberingenieur Dr. Moser in Zürich, Oberbau-rat Kräuter in Karlsruhe und Nationalbankdirektor Kundert in Zürich dem Initiativkomitee die Ueberzeugung beigebracht hatte, daß das Unternehmen zu wagen sei, so schritt man auf dieser Grundlage zur *Finanzierung*.

Das Aktienkapital von 3,790,000 Fr. wurde gezeichnet. Wir verweisen auf das Aktionärverzeichnis. Darunter stehen der Kanton Thurgau mit einer Aktienbeteiligung von 1,440,000 Fr., der Kanton St. Gallen mit 250,000 Fr., die Stadt Wil mit 300,000 Fr., die Gemeinde Weinfelden mit 300,000 Fr. die Stadt Konstanz mit 700,000 Fr., die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft mit 330,000 Fr. Der Rest des Aktienkapitals verteilt sich auf die übrigen an der Linie liegenden Gemeinden.

Am 28. April konnten wir in Weinfelden nach Maßgabe des schweiz. Obligationenrechtes die *Aktiengesellschaft Mittel-Thurgaubahn-Gesellschaft konstituieren*. Das Initiativkomitee, welches während 18 Jahren der Träger einer Bahnverbindung Wil-Weinfelden-Konstanz gewesen war, trat ab und räumte der Aktiengesellschaft und ihren Organen den Platz ein. Was dieses Initiativkomitee an Umsicht, Unverdrossenheit, Geduld und Ausdauer geleistet hat, darf auch an diesem Orte ehrend anerkannt werden.

C. Organe der Gesellschaft.

Im Berichtsjahre fand einzig die *konstituierende Generalversammlung* vom 28. April statt. Als Tagespräsident fungierte Herr Nationalrat Dr. v. Streng in Sirmach, als Protokollführer Herr Stadtmann Dr. Wild in Wil, als Stimmzähler die Herren Gemeindeammann Bornhauser und Bezirksstatthalter Hebting in Weinfelden. Als Urkundsperson wohnte den Verhandlungen bei Herr Notar Thurnheer in Weinfelden.

Gemäß § 27 des Gesellschaftsstatuts besteht der Verwaltungsrat aus 5—8 von der Generalversammlung der Aktionäre gewählten Mitgliedern. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau, der Regierungsrat des Kantons St. Gallen, ferner die Vertretungen der Stadt Konstanz und der Gemeinden Weinfelden und Wil, sowie die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft sind berechtigt, je ein Mitglied in den Verwaltungsrat zu wählen.

Der *Verwaltungsrat* wurde demnach in folgender Weise bestellt:

1. Von der Generalversammlung gewählt:

- a) Herr Nationalrat *Dr. v. Streng*, Sirmach.
- b) „ *L. Stromeyer*, Präsident der Handelskammer, Konstanz.
- c) „ *A. Hebting*, Statthalter, Weinfelden.
- d) „ *W. Müller*, Bürgerpräsident, Wil.
- e) „ *X. Seitz*, Gemeindeammann, Emmishofen.

2. Als weitere Mitglieder wurden bezeichnet:

a) Vom Regierungsrat des Kanton Thurgau:
Herr Regierungsrat *Dr. Hofmann*, Frauenfeld.

b) Vom Regierungsrat des Kanton St. Gallen:
Herr Landammann *Messmer*, St. Gallen.

c) Von der Stadt Konstanz:
Herr Oberbürgermeister *Dr. Weber*, Konstanz.

d) Von der Munizipalgemeinde Weinfelden:
Herr Gemeindeammann *J. Bornhauser*, Weinfelden.

e) Von der politischen Gemeinde Wil:
Herr Gemeindeammann *Dr. Wild*, Wil.

f) Von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln:
Herr Justitiar *H. Clemen*, Köln.

Zum *Präsidenten* des Verwaltungsrates wählte der letztere den Herrn Nationalrat *Dr. v. Streng* in Sirnach und zum *Vizepräsidenten* den Herrn Oberbürgermeister *Dr. Weber* in Konstanz.

Als Mitglieder der *Revisionskommission* wurden gewählt:

- a) Herr *Jung*, Verwalter der Kantonalbankfiliale Wil.
- b) „ *Saameli*, Kantonalbankdirektor, Weinfelden.
- c) „ *Rotschild*, Stadtrat, Konstanz.

und als *Ersatzmänner* der Revisionskommission:

- a) Herr *Meier*, Gemeindeammann, Kreuzlingen.
- b) „ *Aus der Au*, Notar, Bußnang.
- c) „ *Senn*, Gemeindekassier, Wil.

Von der Wahl der *Direktion*, welche dem Verwaltungsrate zusteht, wurde bis auf weiteres Umgang genommen.

D. Wichtigere Schlußnahmen im Berichtsjahre.

Der Verwaltungsrat hat im Berichtsjahre, d. h. bis zum 31. Dezember 1908 fünf Sitzungen abgehalten. Als wichtigste seiner Schlußnahmen sind folgende zu erwähnen:

Mit der Stadt *Konstanz* wurde ein Vertrag abgeschlossen, worin derselben der ungeschmälernte Betrieb der Bahn nach Konstanz zugesichert wird.

Mit der *Westdeutschen Eisenbahngesellschaft* in Köln ist, wie schon im Finanzierungsplane in Aussicht genommen war, ein „*Vertrag betreffend den Bau und Betrieb einer normalspurigen Nebenbahn von Wil nach Konstanz*“ abgeschlossen worden.

Der Vertragsentwurf ist seiner Zeit schon vom Initiativkomitee den Interessenten an der künftigen Bahnlinie, so insbesondere den Gemeindevertretungen zur Kenntnisnahme zugestellt worden. Er blieb im Wesentlichen unverändert. Wir erinnern an diesem Orte speziell daran, daß die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, welche für die Pauschalsumme von Fr. 6 000 000 die betriebsfertige Erstellung der Bahn auszuführen hat, zur Beschaffung des Obligationenkapitals von Fr. 3 000 000 sich verpflichtet hat. Sie hat die Bahn während 15 eventuell 20 Jahren zu betreiben, hat während dieser Zeit für die Verzinsung des Obligationenkapitals und allfällige Betriebsdefizite aufzukommen und für das Aktienkapital eine gewisse steigende Dividende zu sichern. Nachdem die Statuten und der Finanzierungsausweis von den zuständigen Behörden genehmigt worden sind und auch die Baubewilligung grundsätzlich erteilt worden ist, ist dieser Vertrag für beide Teile verbindlich geworden.

In die Kompetenz des Verwaltungsrates fällt auch die *Feststellung des Bahntraces*. In dieser Beziehung waren dem ursprünglichen Projekte gegenüber aus dem Kreise der Interessenten verschiedene Begehren auf örtliche Abänderung des Traces gestellt worden. So aus dem Gebiete der Gemeinden Friltschen und Märwil, Bußnang, Oppikon, Amlikon und Bißegg. Insbesondere beschäftigte aber den Verwaltungsrat eine mit allem Nachdruck geltend gemachte Variante Kehlhof-Illighausen-Lengwilen, entgegen der Linienführung Kehlhof-Berg-Siegershausen-Lengwilen. Alle diese Begehren wurden von der Bauunternehmerin vom bau- und verkehrstechnischen Standpunkte aus eingehend geprüft und auch von Abordnungen des Verwaltungsrates an Ort und Stelle untersucht. Wir beschränken uns an diesem Orte darauf, festzustellen, daß der Verwaltungsrat sich definitiv für die Linienführung *Kehlhof-Berg-Siegershausen-Lengwilen* ausgesprochen hat und daß auch die übrigen Begehren zu keinen wesentlichen Aenderungen im Trace geführt haben. Eine Verlegung der am Großweiher bei Lengwilen vorgesehenen Haltestelle in die Ortslage von Lengwilen und die Umwandlung der Haltestelle in einen Bahnhof unter gewissen Mehrleistungen der betreffenden Ortsgemeinde fallen in das nächste Berichtsjahr. Damit kann das Trace auf der ganzen Linie als endgültig festgelegt angesehen werden.

Die Bauunternehmerin, Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, hat sich frühzeitig beim Eisenbahndepartement in Bern und dessen Organen, sowie der Generaldirektion der S. B. B. und der Kreisdirektion IV in St. Gallen in persönliche Beziehung gesetzt. Die Verhandlungen mit der Kreisdirektion über die Anschlüsse auf den Bundesbahnhöfen Wil, Weinfelden und Emmishofen haben eine vorläufige Uebereinstimmung in den Planvorlagen ergeben, so daß auf eine rasche endgültige Erledigung dieser Angelegenheiten zu rechnen sein wird.

Zur Zeit, wo wir diesen Bericht schreiben, ist die Unternehmungsgesellschaft mit ihrem installierten, technischen Personal auf der ganzen Linie mit der Fertigstellung der Vorarbeiten beschäftigt. Die Expropriationspläne sind in den meisten Gemeinden schon aufgelegt worden. Alles Weitere aber müssen wir der Berichterstattung des nächsten Berichtsjahres vorbehalten.

E. Zur Rechnungsstellung.

Auf den Tag der Konstituierung der Aktiengesellschaft sind 20% des Aktienkapitals bei unserer Zahlstelle, der *thurgauischen Kantonalbank in Weinfelden* einbezahlt worden. Es werden uns hiefür die Zinsen gut geschrieben. Unsere Ausgaben beschränkten sich bis jetzt auf die bescheidenen Kosten der eigenen Verwaltung. Die beigedruckte Rechnung gibt hierüber Aufschluß.



Mittel-Thurgaubahn-Gesellschaft.

Rechnung pro 31. Dezember 1908.

A. Einnahmen.

1. Einzahlungen auf dem Aktienkapital	Frs. 758,600. —
2. An Zinsen in Conto-Corrent	- 20,580. 45
Total	<u>Frs. 779,180. 45</u>

B. Ausgaben.

1. Verwaltungskosten	Frs. 1,100. 25
2. Drucksachen und Verschiedenes	- 731. 70
Total	<u>Frs. 1,831. 95</u>

C. Schlussrechnung.

Total der Einnahmen	Frs. 779,180. 45
Total der Ausgaben	- 1,831. 95
Mehrbetrag der Einnahmen	<u>Frs. 777,348. 50</u>

D. Erzeig.

Guthaben bei der Thurg. Kantonalbank in Conto-Corrent, ab- züglich Guthaben des Rechnungsgebers	<u>Frs. 777,348. 50</u>
--	-------------------------

Abrechnung pro 31. Dezember 1908.

Soll

Haben

	Fr.	Rp.		Fr.	Rp.
Einzahlungen auf dem Aktienkapital 20 % von 3,790,000.— (plus 600.—) .	758,600	—	An Verwaltungskosten und Verschiedenem	1,831	95
An Zinsen	20,580	45	Pr. Saldo, Guthaben in Conto- Corrent	777,348	50
	779,180	45		779,180	45