

Eisenbahnprojekt
Wil-Weinfelden-Konstanz betr.

Bericht

zufolge

Schlußnahme des Initiativkomitees

vom 8. Oktober 1903.



Die Verhandlungen der Initiativkomitees betr. Erstellung einer Eisenbahn Wil-Weinfelden-Konstanz mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln sind soweit gediehen, daß nunmehr ein vollständiger, in allen Einzelheiten durchgearbeiteter Bauentwurf beschafft werden muß. Erst nachdem dieser Entwurf nebst eingehenden Kostenberechnungen vorliegt, kann die Finanzierung des Unternehmens erfolgen. Die Gesamtkosten für die Detailarbeiten sind auf 55,000 Fr. berechnet. Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, welche die Arbeiten um diesen Betrag in sachgemäßer Weise auszuführen sich bereit erklärt hat, übernimmt die Hälfte der Kosten auf sich selbst, die andere Hälfte mit 27,500 Fr. fällt zu Lasten des Initiativkomitees. Da das letztere aber diese Mittel erst beschaffen muß, ist man im Einverständnisse mit den bezüglichlichen Gemeindevertretungen dahin schlüssig geworden, es sei die genannte Hälfte der Kosten mit 27,500 Fr. einstweilen den an dem Unternehmen hauptinteressierten Gemeindewesen von Wil, Weinfelden und Konstanz zu überbinden.

Zweck dieses Berichtes soll nun sein, in gedrängter Kürze über den gegenwärtigen Stand der ganzen Angelegenheit die geeigneten Mitteilungen zu machen, damit die genannten Munizipalitäten in der Lage sein werden, objektiv zu prüfen und nachher zu entscheiden, ob sie im Interesse der Ermöglichung der allseitig so sehr gewünschten Bahnverbindung die ihnen zugeschienenen Quoten zu übernehmen bereit sind.

Wir wollen nicht eine geschichtlich erschöpfende Darstellung unseres Eisenbahnprojektes geben, das mag bei einem anderen Anlasse am Platze sein. Heute ist nur nötig, die einzelnen Hauptetappen und das jetzige Ergebnis festzustellen.

Die erste Interessentenversammlung am 11. August 1890 in Kreuzlingen bezweckte die Aufnahme des Projektes und die Flüssigmachung von Gemeindebeiträgen behufs technischer Vorstudien und Vorlagen zur Abklärung desselben und eventuell zur Erwerbung einer Konzession. Am 17. Mai 1894 konnten einer Delegiertenversammlung in Kreuzlingen die von Ingenieur Ehrensperger ausgearbeiteten Projekte für Normal- oder Schmalspurbahn, nebst einer Oberexpertise von Obergeringenieur Koller vorgelegt werden. Die Versammlung entschied sich grundsätzlich für eine Normalbahn, erteilte dem Komitee Decharge und beauftragte dasselbe, das Projekt weiter im Auge zu behalten. In den folgenden Jahren wurden mehrfache Unterhandlungen gepflogen mit Unterhändlern von Unternahmergesellschaften, ohne daß man zu einem greifbaren Resultate gelangen konnte. Inzwischen war die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung eingeleitet und gesetzgeberisch zum Abschlusse gebracht worden. Im Begleite derselben verpflichtete sich der Bund zur eventuellen Übernahme der Toggenburgerbahn und zum Bau der Rickenbahn. Damit erhielt das Projekt Wil-

Weinfelden-Konstanz eine viel größere Bedeutung. Die Möglichkeit, via Ricken Verbindung mit dem oberen Zürichersee und der Gotthardbahn zu erhalten, öffnete dem Projekte die Perspektive auf einen für eine Nebenbahn relativ sehr bedeutenden Transitverkehr. Es lag daher in der Natur der Sache, daß das Komitee mit neuem Mute die Arbeit aufnahm und daß auch in Unternehmerkreisen das Projekt eine erhöhte Aufmerksamkeit fand.

Nachdem das Komitee noch am 27. Februar 1899 in Weinfelden einer Delegiertenversammlung einen allgemeinen Bericht über seine Tätigkeit erstattet hatte, gelang es demselben alsbald nachher, mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln, einer bestrenommierten, finanzkräftigen Unternehmergeellschaft, direkte Unterhandlungen anknüpfen zu können. Schon am 28. April gl. J. ließ genannte Gesellschaft die Zukunftslinie durch zwei ihrer Direktoren begehen, und in der anschließenden Verhandlung mit dem Komitee erklärten dieselben das Projekt für bauwürdig. Um eines gewissen Transitverkehrs auch nach der Badischen Staatsbahn hin sich zu vergewissern, erschien ein direkter Anschluß an die letztere in Konstanz als wünschenswert. Das Komitee in Verbindung mit dem Vertreter der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft suchte beim schweizerischen Eisenbahndepartement in Bern um eine Audienz nach, welche gewährt wurde. Das Departement sprach sich indessen bezüglich eines direkten Anschlusses in Konstanz sehr reserviert aus. Die Möglichkeit einer teilweisen Konkurrenzierung der Bundesbahnen wurde gegen uns geltend gemacht. Die schweizerische Eisenbahnpolitik befand sich damals in der Uebergangsperiode zum Staatsbahnbetrieb, und es machte sich die Tendenz geltend, die Privatkonkurrenz für die Zukunft möglichst darnieder zu halten. Es wurden von Bern Stimmen laut, keine Konzessionen mehr zu erteilen,

sofern den Bundesbahnen durch die neuen Linien irgend welche Konkurrenz erwachsen könnte. Die Aussichten für unser Projekt verschlimmerten sich. Man mußte sich fragen, ob nicht die Bahn als reine Lokalbahn mit einem Sackbahnhof Konstanz noch als lebensfähig erschiene. Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft veranstaltete daher in Verbindung mit dem Komitee Erhebungen über den einer solchen Bahn wahrscheinlicherweise zufließenden Warenverkehr. In einem eingehenden, fachtechnisch ausgearbeiteten Exposé verwertete die Gesellschaft das erhobene reichhaltige Material und glaubte sich dahin aussprechen zu können, daß nach ihrer Ansicht auch bei einem nicht direkten Anschlusse an die Badische Bahn in Konstanz eine Linie Wil-Weinfelden-Konstanz noch bauwürdig bliebe. Dem Eisenbahndepartement in Bern wurde dieses neue Material zugestellt in der Meinung, daß nach Prüfung desselben dem Komitee gegenüber eine Verlautbarung erfolgen möge, ob unter diesen Verhältnissen eine Konzession erhältlich sein werde. Nun trat wieder eine längere Pause ein. Inzwischen erfolgte im Bunde die gesetzliche Regulierung des Tarifwesens und im Kanton St. Gallen der definitive Entscheid über die Rickenbahnfrage. Durch die erstere wurde entschieden, in wie weit die Bundesbahnen — insoferne Privatbahnen betreffend den Warentransport in Konkurrenz zu denselben kommen werden — verpflichtet sein sollen, in Rücksicht auf jene Privatbahnen, direkte Tarife zu bewilligen und eine billige Teilung des Verkehrs eintreten zu lassen. Durch den Entscheid im Kanton St. Gallen wurde der baldige Bau der Rickenbahn durch den Bund außer Frage gestellt. Beides bedeutete für unser Projekt eine ganz erhebliche Besserstellung. Am Ende des Jahres 1901 erachtete das Komitee den Zeitpunkt für gekommen, die Konzessionsvorlagen fertigstellen zu lassen und so rasch

als möglich um die Konzession sich zu bewerben. Nachdem am 18. Januar 1902 in einer Konferenz mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft noch die nötige Einigung erzielt worden war, konnten wir endlich am 26. April gl. J. unser Konzessionsgesuch in Bern einreichen. Dasselbe konnte sich selbstverständlich nur auf die Linie Wil-Weinfelden-Kantonsgrenze bei Konstanz beschränken und mußte die Art und Weise der Einführung in Konstanz zur Zeit offen gelassen werden. Durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1902 wurde dem Gesuche entsprochen und die Konzession vorbehaltlos schweizerischerseits erteilt. Aus der Botschaft des Bundesrates und den Verhandlungen in der Bundesversammlung ist zu entnehmen, daß die Konzession erteilt wurde gleicherweise, ob der Anschluß später in Emmishofen oder in Konstanz gesucht werden sollte. In der schweizerischen Eisenbahnpolitik hatte sich inzwischen der Grundsatz durchgerungen, daß dem Privatbaue neue Linien nicht deswegen versagt werden dürfen, weil dieselben zu den Bundesbahnen in etwelche Konkurrenz treten. Es ist also der Linie ein direkter Anschluß an die Badische Staatsbahn in Konstanz durch die schweizerische Konzession nicht verwehrt worden. Es wurde dem Komitee daher möglich, auf dasjenige Projekt zurückzukommen, welches ihm unter dem Gesichtspunkte möglicher Rentabilität als das vorteilhafteste erscheinen mußte. Im Einverständnisse mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, welche nun ihre Mitwirkung bei der Finanzierung nur unter dieser Bedingung zusichern zu können glaubte, entschied sich das Komitee grundsätzlich für den direkten Anschluß an die Badische Bahn in Konstanz.

Nun taten sich aber neue Schwierigkeiten auf. Die jetzigen Bahnhofsverhältnisse in Konstanz erscheinen den Behörden und der Bevölkerung der Stadt längst als un-

haltbare. Bei der großherzoglichen Staatsregierung sind bezügliche Wünsche auf Abänderung schon länger anhängig gemacht und werden dort auch als berechtigte anerkannt. Je nach der Lösung der Bahnhoffrage in Konstanz wird sich aber auch der Anschluß unserer Linie in dorten so oder anders gestalten müssen. Wünschenswert für uns wäre daher eine jetzige Entscheidung jener Frage durch die Badische Staatsregierung gewesen. In Verbindung mit dem Stadtrate von Konstanz gelangten wir daher mittels Eingabe an den Herrn Staatsminister und Minister der auswärtigen Angelegenheiten in Karlsruhe. Nachdem die Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen sich mit der Angelegenheit befaßt hatte, erhielten wir unterm 24. August l. J. aus dem Großherzoglich Badischen Ministerium den Bescheid, daß eine Entscheidung über die Konstanzer Bahnhoffrage bis auf weiteres zwar ausgeschlossen sei, daß aber, werde die Entscheidung für die eine oder andere der in Konstanz möglichen Lösungen getroffen werden, der Einmündung der Bahn von Wil-Weinfeld in den Bahnhof Konstanz nach dessen Umbau kein Hindernis im Wege stehen werde. Dieser Bescheid legte dem Stadtrate von Konstanz und dem Komitee die Frage nahe, wie in der Zwischenzeit d. h. bis zum Umbau des Bahnhofes in Konstanz ein Provisorium für die Einführung unserer Linie in dorten geschaffen werden könne. Eine solche provisorische Einführung an dem jetzigen Bahnhof Konstanz erscheint nun nach den neuesten Erhebungen als möglich und zwar unter Aufwendung verhältnismäßig geringer Kosten. Die Vertretung des Stadtrates von Konstanz und die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft erklären diese Einführung für ausführbar. Die Schwierigkeiten in Konstanz sind daher gehoben.

Und nun kommen wir zur letzten Frage: erscheint bei der jetzigen Sachlage die endgültige Finanzierung des

ganzen Unternehmens als möglich und wahrscheinlich? Ohne diese Frage bejahen zu können, will das Komitee die eingangs erwähnten Leistungen den genannten Municipalitäten nicht zumuten. Wir haben das Wesentliche der bisherigen Geschichte unseres Projektes objektiv richtig dargestellt und haben noch Folgendes beizufügen. Die approximativen Baukosten der Bahn lassen sich auf Grund der bisherigen Pläne, Beschriebe und Erhebungen feststellen. Desgleichen ist bekannt, auf welche staatliche und Gemeindesubventionen gerechnet werden kann. Es steht daher auch schon längst fest, in welchem Umfange eine Unternehmungsgesellschaft bei der Finanzierung des Unternehmens sich zu beteiligen haben wird. Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, mit der wir seit Frühjahr 1899 ohne Unterbrechung das Projekt weiter gefördert haben, kennt alle unsere Verhältnisse genau und ohne Ausnahme. Sie weiß seit Jahr und Tag, wie stark ihre finanzielle Beteiligung sein muß, soll aus dem Projekte eine Bahn werden. Und in Kenntniss dieser Sachlage erklärt sie, nicht daran zu zweifeln, daß sie nach dem Abschluß der Vorarbeiten dem Komitee annehmbare Vorschläge werde machen können. Das Komitee hält daher die Finanzierung des Unternehmens für möglich und wahrscheinlich.

Dasselbe hofft deshalb, die Gemeindewesen von Wil, Weinfeldern und Konstanz werden sich entschließen können, die jetzt in Frage kommenden 27,500 Fr. zu gleichen Teilen einstweilen zu übernehmen. Die Pläne und Beschriebe, über welche das Komitee bis jetzt verfügte, sind nur allgemeine, wie solche zur Erlangung von Konzessionen üblich sind. Jetzt handelt es sich um die Anfertigung sämtlicher Detailpläne, auf Grund welcher finanziert und gebaut werden kann. Um Zeit zu gewinnen und die Arbeiten zu fördern, konnten nicht die

sämtlichen interessierten Gemeinden angesprochen werden. Die größten müssen hier für die übrigen in den Riß treten. Vorbehalten bleibt, daß diese Kosten, wenn die Bahn gebaut wird, auf Baukonto genommen und den zahlenden Gemeinden an ihre dannzumaligen Subventionen gutgeschrieben werden.

Das Komitee fügt den Wunsch bei, es möchten die bezüglichen Beschlüsse mit Beförderung gefaßt werden.

Weinfeld, im Oktober 1903.

Aus Auftrag des Initiativkomitees:

Dr. v. Streng.