

Der Wächter

Tages-Anzeiger für den Kt. Thurgau.

Telephon

Telephon

Abonnementspreis:
Unter Adresse oder durch die Agenten vierteljährlich Fr. 2.50; halbjährlich Fr. 5.—
Bei der Post bestellt mit 10 Rp. Postgebühr dazu.
Für das Ausland bei nicht postamtlich abonnierten Blättern mit betr. Portozuschlag.
Frauenfeld b. d. Expd. abgeholt vierteljährlich nur Fr. 2.10; durch die hies. Verleger Fr. 2.35

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

Insertionspreis:
Für die sechsgespaltene (50 mm) Beizeile ober deren Raum 10 Rp.
Bei Wiederholungen billiger.
Für die Reklamezeile (75 mm) 20 „
Für Auskünfte betreffend Inserate sind 20 Rp. beizulegen.

Zum Subventionsantrag der st. gall. Regierung an die Thurgaubahn.

„Das Werden einer Eisenbahn ist heutzutage ein schwerer Weg“, so sprach im Februar 1905 Herr alt-Regierungsrat Bollhofer von St. Gallen an der großen Versammlung in Frauenfeld behufs Wiederaufnahme des Eisenbahnprojektes Wil-Frauenfeld-Schwilen. Die Wahrheit dieses Ausspruches des alten, viel-erfahrenen Staatsmannes bekommen die Verfechter und Initianten der Thurgaubahn noch zu einer Zeit ausgiebig zu kosten, wo sie bereits am Ziele ihrer 16-jährigen Bestrebungen angelangt zu sein glaubten. Die st. gallische Regierung ist es, die zuerst an den Plänen und Vorlagen usw. Verschiedenes auszusehen hatte und eine technische und finanzielle Begutachtung derselben verlangte. Nachdem sie nun diesbezüglich in Hauptsachen aufgeklärt und beruhigt worden ist, beantragt sie in einer Botschaft an den Großen Rat statt der im Subventionsverteiler für das Bahn-Aktienkapital dem Kanton St. Gallen zugemuteten Subvention von 350'000 Fr. nur 150'000 Fr. Daß damit durch den ganzen Finanzierungsplan ein arger Strich gemacht worden ist, und speziell die in erster Linie interessierten Wiler gar nicht erbaut sind, versteht sich von selbst. Es galt aber keine Zeit zu verlieren, um sich erfolgreich für die Interessen Wils sich zu wehren und so haben denn der Gemeinde- und der Ortsverwaltungsrat von Wil in Verbindung mit den Wiler Mitgliedern des Großen Rates beschlossen, die Vertreter aller an der Bahn interessierten st. gallischen Landestteile zur Besprechung der Angelegenheit auf gestern Dienstag den 14. Mai, nachmittags, ins Hotel Bahnhof in Wil einzuladen. Der Einladung wurde dann auch von den benachbarten Gemeinden des Bezirks und des Toggenburgs Folge geleistet.

Eröffnet und geleitet wurde die Versammlung in Wil

15 Jahren des ersten Bahn-Betriebes durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft nur mit einem Verluste von 60,000 Fr. zu rechnen hätte. Die zuge dachte Subvention sei auch von dem Gesichtspunkte aus gerechtfertigt, als der Kanton St. Gallen sich ja von jeher an den bestehenden Eisenbahnen mit Millionen und Hunderttausenden beteiligt hat, so in neuerer Zeit an der projektierten Schmalspurbahn Altstätten-Gais mit vollen 10% deren Anlagekapitals, nämlich 140,000 Fr. An der Bodensee-Toggenburgbahn (Romanshorn-Wattwil) und der Fortsetzung der Toggenburgbahn von Ebnat bis Neßlau beteiligt sich der Staat St. Gallen mit ca. 155,000 resp. 159,000 Fr. per Bahnkilometer und übernahm erst noch für erstere Bahn eine Zinsengarantie von 10 Millionen Franken (die voraussichtlich bis auf den letzten Franken bezahlt werden muß. Der Ref.) Für die Thurgaubahn, eine Normalbahn mit ziemlichem internationalem Durchgangsverkehr, verlangt man nun nur 87,500 Fr., weil vier st. gallische Bahnkilometer sind, statt wie die Thurgaubahn vorher selbst und nach ihr die St. Galler Regierung nur deren zwei annahmen und berechneten. Demgemäß sind es dann nur noch 34 statt 37 thurgauische Bahnkilometer.

Die Botschaft des st. gallischen Regierungsrates würdige zwar so ziemlich das Projekt seinem Werte entsprechend. (Sie konstatiert zwar, daß wegen der ungünstigen Tracierung und der langen Fahrzeit die Linie kaum eine Durchgangslinie werde. Konstanz sei eben keine so wichtige Eingangspforte wie Singen oder Schaffhausen. Eine Bahnverbindung über Frauenfeld-Schwilen nach Singen und Schaffhausen hätte Wil und dem Kanton St. Gallen weit größere Vorteile gebracht; es sei zu bedauern, daß nicht diese Linie an Stelle derjenigen nach Konstanz in den Vordergrund gestellt wurde. D. Ref.) Der Subventionsantrag dagegen sei gar nicht wie erhofft und gewünscht ausgefallen, obschon gerade der untere Kantonsteil (das Fürstentum

kein Fuß breit gebaut. Darum leistet der Staat Baden als solcher denn auch keine Subvention. Die Konstanz haben lediglich die begründete Hoffnung, daß ihnen der Staat Baden einen Beitrag von 250'000 Fr. an seine eigentliche städtische Subvention von 950'000 Fr. leiste; Konstanz selbst zeichnete ja nur 700'000 Fr. Hierüber, d. h. über den badischen Staatsbeitrag an Konstanz, entscheidet im nächsten Oktober der badische Landtag. Man hofft und wird aber darüber schon früher ins Klare kommen, nämlich sobald die badische Regierung den bezüglichen Betrag ins Budget einstellt. Hierüber erwartet man in Konstanz täglich Bericht. Ist dies geschehen, dann übernimmt die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft das bezügliche Risiko zum Zwecke des Finanzausweises an den Bund. Für den Finanzausweis an den Bund (Schweiz. Eisenbahndepartement) muß aber zuerst der letzte Kappen gezeichnet sein. Sollte wider Erwarten Baden nicht in den Riß treten, so müßte auch hier mit einem großen Ausfall gerechnet werden.

Es folgte nun eine längere glänzende Rede des als Präsident des Initiativkomitees der Thurgaubahn zur Versammlung eingeladenen Herrn Nationalrat Dr. v. Streng aus Sirmenonach, der an dieser st. gallischen Interessentensammlung, wie er sich ausdrückte, nur in obiger Gesellschaft, und um über den derzeitigen Stand der Sache im Thurgau aufzuklären, sprechen durfte. Er machte er als Bemerkung allge-

meinerweise als weiterer wichtiger Moment, daß nicht bloß Wil an der Thurgaubahn interessiert sei, sondern der ganze untere Kantonsteil, der ja nach derselben Regierungsbotschaft zum Teil durch die Bodensee-Toggenburgbahn abgefahren wird. Man sei in Wil keineswegs mit den Forderungen über ein vernünftiges Maß hinausgegangen, indem man ja nur 5% des Anlagekapitals verlange und dazu unter ganz außerordentlich günstigen Verumständen resp. Vertragsbedingungen mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft. Man werfe den Wilern vor, daß sie sich nicht in erster Linie für die Bahn Wil-Schwilen interessiert und sich daran beteiligt haben. Man wolle aber in Wil vorerst eine Lokalbahn haben, die in erster Linie in Betracht komme. Das thurgauische Einzugsgebiet habe man in Wil schon durch die Straßenbahn nach Frauenfeld; die Thurgaubahn erschließe das thurgauische Wirtschaftsgebiet und bringe vermehrten Transit nach dem Rücken. Die Wiler würden auch gute st. gallische Staatsbürger bleiben, wenn es bei der zuge dachte viel zu kleinen Subvention bliebe, aber gerade darum sollte man ihnen entgegenkommen. Wenn das Unternehmen in gewünscht gerechterweise bedacht werde, so schreite es der halbigen Ausführung entgegen, im andern Falle lehnen die Wiler jede Verantwortung für sein weiteres Schicksal ab. An die interessierten Vertreter der umliegenden st. gallischen Gemeinden ergehe der Appell, sich den Wiler im Großen Rate tatkräftig anzuschließen.

Der Thurgau hat ohne weiteres, weil gesetzlich festgelegt, für seine 34 Bahnkilometer 34 x 40,000 Fr., also 1,360,000 Fr. beizutragen, 120,000 Fr. weniger als bisher im Verteiler angenommen wurde.

Bezüglich der Botschaft der st. gallischen Regierung erklärte der Redner, daß er sie nicht mit Widerwillen gelesen, sondern vielmehr einen günstigen Gesamteindruck von ihr bekommen habe. Einige Aussetzungen, die inzwischen allerdings zum Teil überholt und hinfällig geworden seien, habe das Initiativkomitee stets selbst anerkannt. Dagegen sei der mathematische Teil (wie hier schon ausgeführt) unrichtig und im zweiten Teil seien unrichtige Schlüsse gezogen; im übrigen wurden in der Botschaft die Interessen Wils richtig gewürdigt. Wie der Vorredner, so kritisierte dann aber auch Herr Dr. v. Streng den Passus, wonach „die dem Kanton St. Gallen zuge dachte Subvention nicht im richtigen Verhältnis zur thurgauischen

den Großen Rat statt der im Subventionsverteiler für das Bahn-Aktienkapital dem Kanton St. Gallen zugemuteten Subvention von 350'000 Fr. nur 150'000 Fr. Daß damit durch den ganzen Finanzierungsplan ein arger Strich gemacht worden ist, ist speziell die in erster Linie interessierten Wiler gar nicht erbaut sind, versteht sich von selbst. Es galt aber keine Zeit zu verlieren, um sich erfolgreich für die Interessen Wils sich zu wehren und so haben denn der Gemeinde- und der Ortsverwaltungsrat von Wil in Verbindung mit den Wiler Mitgliedern des Großen Rates beschlossen, die Vertreter aller an der Bahn interessierten st. gallischen Landestteile zur Besprechung der Angelegenheit auf gestern Dienstag den 14. Mai, nachmittags, ins Hotel Bahnhof in Wil einzuladen. Der Einladung wurde dann auch von den benachbarten Gemeinden des Bezirks und des Toggenburgs Folge geleistet.

Eröffnet und geleitet wurde die Versammlung von Hrn. Stadtmann Dr. Wild in Wil. Er gab zuerst einen orientierenden Ueberblick über das Werden des Thurgaubahn-Projektes an Hand des J. J. im „Wächter“ ausführlich gebrachten Referates von Herrn Nationalrat Dr. v. Streng in Sirmach am 26. November 1906 in Weinsfelden. Als neu sei darum hier nur erwähnt, daß sämtliche Gemeinden die ihnen zugedachte Subvention bewilligt haben mit Ausnahme von Kreuzlingen, dessen Bürgergemeinde am nächsten Freitag darüber Beschluß fassen wird; die Stimmung sei aber, wie verlautet, eine hoffnungsvolle. Ausstehend sind auch noch die Staatssubventionen von St. Gallen und Baden.

Man glaubte, ausgehend von den verschiedenartigsten Erwägungen, dem Kanton St. Gallen sehr wohl die budgetierten 350,000 Fr. Aktienbeteiligungskapital überbinden zu können, umso mehr, als dieser dadurch nicht übermäßig belastet würde, indem er eventuell während der

wie st. gallische Bahntrimerer imo, parit wie die Thurgaubahn vorher selbst und nach ihr die St. Galler Regierung nur deren zwei annahmen und berechneten. Demgemäß sind es dann nur noch 34 statt 37 thurgauische Bahnkilometer.

Die Botschaft des st. gallischen Regierungsrates würdige zwar so ziemlich das Projekt seinem Werte entsprechend. (Sie konstatiert zwar, daß wegen der ungünstigen Tracierung und der langen Fahrzeit die Linie kaum eine Durchgangslinie werde. Konstanz sei eben keine so wichtige Eingangspforte wie Singen oder Schaffhausen. Eine Bahnverbindung über Frauenfeld-Ehwillen nach Singen und Schaffhausen hätte Wil und dem Kanton St. Gallen weit größere Vorteile gebracht; es sei zu bebauern, daß nicht diese Linie an Stelle derjenigen nach Konstanz in den Vordergrund gestellt wurde. D. Ref.) Der Subventionsantrag dagegen sei gar nicht wie erhofft und gewünscht ausgefallen, obschon gerade der untere Kantonsteil (das Fürstentum von Wil bis Rorschach) den Kanton in jeder Beziehung noch sehr wenig gekostet hat. Man exemplifiziere in St. Gallen immer mit der thurgauischen Staatssubvention. Das sei nicht angängig, weil der Thurgau an ein Eisenbahnsubventionsgesetz gebunden sei, während im Kanton St. Gallen dessen Großer Rat von Fall zu Fall und uneingeschränkt in solchen Fragen entscheiden könne. Es müssen darum auch ausschließlich die st. gallischen Verhältnisse bei der Subventionsbemessung in Betracht gezogen werden. Bezüglich der von der st. gallischen Regierung u. a. neuestens verlangten Haltestelle in Bronschhofen würde man ja gerne entgegenkommen, findet aber, man sollte dies dem Initiativkomitee zur Prüfung und Beschlussesfassung anheimstellen. Die Haltestelle Bronschhofen würde etwa 30'000 Fr. kosten; zieht man diese von der beantragten Subvention ab, so würde der Kanton für jeden der vier st. gallischen Betriebs-

bringe vermehrten Transit nach dem Ricken. Die Wiler würden auch gute st. gallische Staatsbürger bleiben, wenn es bei der zugedachten viel zu kleinen Subvention bliebe, aber gerade darum sollte man ihnen entgegenkommen. Wenn das Unternehmen in gewünscht gerechterweise bedacht werde, so schreite es der baldigen Ausführung entgegen, im andern Falle lehnen die Wiler jede Verantwortung für sein weiteres Schicksal ab. An die interessierten Vertreter der umliegenden st. gallischen Gemeinden ergehe der Appell, sich den Wilern im Großen Räte tatkräftig anzuschließen.

Es folgte nun eine längere glänzende Rede des als Präsident des Initiativkomitees der Thurgaubahn zur Versammlung eingeladenen Herrn Nationalrat Dr. v. Streng aus Sirmach, der an dieser st. gallischen Interessentengesellschaft, wie er sich ausdrückte, nur in obiger Eigenschaft und um über den derzeitigen Stand der Sache im Thurgau aufzuklären, sprechen wollte. Zuerst machte er als Bemerkung allgemeiner Art darauf aufmerksam, daß sich der vermeintliche Ueberschuß von 205'000 Fr. im Verteiler (Finanzberechnung, zusammengesetzt aus Aktien- und Obligationenkapital) eventuell auf einen Ueberschuß von nur 25,000 Fr. reduziere, gewiß nicht zu viel, wenn man all die Fährlichkeiten in Betracht ziehe, die einem solchen Unternehmen mit unterlaufen oder begegnen können. Das nicht mit großem Steuerkapital, dafür aber mit ansehnlicher Steuerlast gesegnete Emmishofen leiste eben nur einen Beitrag von 65'000 Fr. statt der ihm im Verteiler zugedachten 125'000 Fr. Ein unbekanntes X sei seinerzeit auch noch die Subvention des Staates Baden. Dieser stehe in einem ganz anderen Verhältnis zur Thurgaubahn als der Kanton St. Gallen mit seinen 4 Bahnkilometern. Die Bahn werde auf dem Bundesbahngelände in Konstanz eingeführt und auf badischem Gebiete

gerechnet werden.

Der Thurgau hat ohne weiteres, weil gesetzlich festgelegt, für seine 34 Bahnkilometer 34 x 40,000 Fr., also 1,360,000 Fr. beizutragen, 120,000 Fr. weniger als bisher im Verteiler angenommen wurde.

Bezüglich der Botschaft der st. gallischen Regierung erklärte der Redner, daß er sie nicht mit Widerwillen gelesen, sondern vielmehr einen günstigen Gesamteindruck von ihr bekommen habe. Einige Aussetzungen, die inzwischen allerdings zum Teil überholt und hin-fällig geworden seien, habe das Initiativkomitee stets selbst anerkannt. Dagegen sei der mathematische Teil (wie hier schon ausgeführt) unrichtig und im zweiten Teil seien unrichtige Schlüsse gezogen; im übrigen wurden in der Botschaft die Interessen Wils richtig gewürdigt. Wie der Vorredner, so kritisierte dann aber auch Herr Dr. v. Streng den Passus, wonach „die dem Kanton St. Gallen zugedachte Subvention nicht im richtigen Verhältnis zur thurgauischen Staatssubvention stehe.“ Dieser Vergleich berücksichtige in keiner Weise die total verschiedenen Verfassungs- und gesetzgeberischen Verhältnisse. Im Thurgau habe man das Finanzreferendum, wonach der Große Rat nur eine einmalige Ausgabe von 50,000 Fr. dekretieren dürfe; was darüber sei, müsse dem stets zweifelhaften, meist negativen Volksentscheide unterbreitet werden. Im St. Gallischen sei man da besser daran, weil dort der Große Rat unbemessene Kompetenzen habe. Wenn es im Thurgau ebenso nur auf den Großen Rat ankäme, so erhielte man auch ganz andere Beschlüsse, aber der Rat sei an das Gesetz gebunden.

Bei thurgauischen Volksabstimmungen stimmen alle die Gegenden, die nichts von einer Bahn haben mit Nein. Als seinerzeit der Thurgau an die Bahn Romanshorn-St. Gallen (1903) seine Staatssubvention ausrichtete, war er noch

Genilleton.

Verbotener.

24

Dämon Gold.

Roman von Erich Frelesen.

Jetzt erhebt der Kapitän seine kräftige, weithin schallende Stimme. In knapper, aber darum umso tiefer zu Herzen gehender Weise hält er eine Ansprache.

Und wieder ein Zeichen von der Kommandobrücke. Das Schiff hält.

„Und so übergebe ich Dich, geliebte Lote, dem weiten Meer!“ fährt der Kapitän bewegt fort. „Fahr wohl auf ewig!“

Ein Matrose hebt das Brett am Kopfende der Toten empor und zieht die darübergelegte englische Flagge hinweg. Einen Augenblick wird der mit Eisenbarren beschwerte Segeltuch-sack sichtbar. Dann gleitet er sanft hinab in die Fluten.

Eine im Glanz des elektrischen Lichtes schimmernde Welle spricht der fallenden Leiche entgegen. Grün schäumt das Wasser auf.

Und dann — vorbei.

„Ruhe in Frieden!“ schließt der Kapitän, während es hie und da in der Menge auf-schluhzt und manche Hand über tränensuchte Augen fährt.

„Bim — bam!“

Dann geht es mit Bolldampf weiter. Die erschütterte Menge verläuft sich. Der Kapitän aber steigt hinauf ins Navigationshäuschen und macht in das dort aufliegende Schiffsjournal folgenden Eintrag unter dem Datum des Tages: „Gestorben an Bord Hanna van Deussen. Tropenfieber. Versenkt zwei Grad südlicher Breite, fünf Grad östlicher Länge.“

Und weiter jagt das Schiff hinein in die silberdämmernde afrikanische Mondnacht.

Als nach einigen Tagen der alte Deussen von den Folgen seiner tiefen Ohnmacht so weit hergestellt ist, daß er seine Kabine verlassen kann, begegnet man ihm allseitig mit einer Art scheuer Ehrfurcht. Doch wagt niemand von den Mitreisenden zu ihm von seiner toten Tochter zu sprechen. Man fürchtet allgemein einen Verzweiflungsausbruch.

Nur der Arzt, dem die anscheinende Ruhe des alten Mannes bedenklich vorkommt, fragt schonend:

„Nun, mein lieber van Deussen, haben sie sich ein wenig erholt von dem Abschied von Ihrer Tochter?“

„Danke, ja,“ lautet die ruhige Antwort. „Sie wird sich freuen, wenn ich wieder zu ihr nach Kapstadt zurückkehre.“

Der Arzt schüttelt den Kopf. „Nicht doch! Ihre Tochter kam mit Ihnen an Bord. Wissen Sie das nicht mehr?“

Ein leises Lächeln spielt um die Lippen des alten Mannes — ein tiefergreifendes und herzzerreißendes Lächeln. „Sie spassen,“ entgegnet er einfach. „Ich ließ meine Tochter in Kapstadt zurück.“

Der Arzt ist erregt. Augenscheinlich hat Peter van Deussen durch den furchtbaren Schrecken, verbunden mit dem Fall, eine Gehirnerschütterung erlitten, die ihn eines Teiles seines Gedächtnisses beraubte. Nun gilt es, ihm die traurige Gewißheit beizubringen, daß seine Tochter nicht mehr unter den Lebenden weilt — und zwar möglichst bald, damit jene Meinung sich nicht noch als fixe Idee in seinem kranken Hirn einnistete.

„Herr van Deussen,“ sagte er deshalb kurz entschlossen, „Ihre Tochter ist tot.“

„Um, was Sie sagen.“ Der alte Mann lacht. „Tot? Da irren sie sich aber gewaltig. Meine Tochter ist in Kapstadt.“

Und leise vor sich hin pfeifend, die Hände auf dem Rücken, steigt Peter van Deussen in seine Kabine hinab.

Soeben hat der Dampfer „Skott“ im Hafen von Plymouth angelegt.

Einer der ersten, der über die schmale Lande-brücke eilt, ist Renato Toski.

Zuerst, als er vor etwa drei Wochen van Deussens Drahtmeldung aus Kapstadt erhielt,

war er nicht sonderlich erfreut gewesen, besonders auch, weil er sich von Robert Morrison hatte acht Tage Urlaub geben lassen müssen.

„Berrückter Einfall von dem Alten,“ knurrte er ärgerlich. „Und gar noch mich nach Plymouth zu bestellen! Können die beiden nicht ohne mich in der Eisenbahn fahren?“

Doch nach und nach verwandelte sich der Aerger in Gleichmut, und auch die Erinnerung an Hanna wachte in ihm auf und stimmte ihn weicher.

Jetzt fährt er auf der Gotthardbahn. In tiefen Klüften schäumen silberglänzende Wasserfälle, Gletscher und Firnen fliegen an ihm vorüber. Es geht in die Ebene — weiter und weiter, England entgegen. Endlich ist der Hafen von Plymouth erreicht.

Er eilt über die Landungsbrücke auf das Schiff.

Vergebens hat er beim Nahen des Schiffskolosses vom Quai aus nach Hannas zierlicher Gestalt ausgespäht. Eine Menge blonder und brauner Mädchenköpfe lugen über die Keeling; Lächer flattern, Hände winken, lachende Augen grüßen herab — aber Hanna ist nicht unter ihnen. Sie wird in ihrer Kabine sein, sucht sich Renato zu trösten.

(Fortsetzung folgt.)