

mit wöchentlichem achtheiligen illustrierten Unterhaltungsblatt: „Der Hofsberg“.

Obligatorisches Publikationsorgan der politischen Gemeinden Mül, Grausshofen, Jenzel, Oberbüren und Rickenbach-Wilen.

Anzeigebblatt für die Bezirke Wyl, Unterloggenbuch, Allenspennung und ...

49. Jahrgang.

Druck und Verlag von J. Behnder.

Pr. 63

Don. Mittwoch den 8. August 1906

Hierüber schreibt die „Thurg. Ztg.“ folgendes:
 „Als Basis für die Schlußverhandlungen diente der Vertragsentwurf, welcher im Mai dieses Jahres veröffentlicht worden ist. Derselbe ist noch einmal einer gründlichen Prüfung unterstellt worden, und zwar amtierten die Herren Obergeringenieur Moser und Baudirektor Rudent als Experten, letzterer speziell für den finanziellen Theil. Es wurden noch eine ganze Reihe Abänderungen, theils redactioneller Art zur Verdeutlichung, theils prinzipieller Art vom Komite gewünscht, und die „Westdeutsche“ ist diesen Begehren so weit als möglich entgegengekommen, so daß sich ohne große Schwierigkeiten eine Einigung erzielen ließ.

Der Vertrag besteht aus drei Teilen: Finanz- und Betriebsvertrag, Bauvertrag und Finanzprogramm. Ich entnehme denselben die wichtigsten Bestimmungen.

A. Finanz- und Betriebsvertrag. Danach verpflichtet sich die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, den Betrieb der Bahn bis zum Ablauf der ersten vollen 15 Betriebsjahre auf ihre Rechnung zu führen; sie bezieht sämtliche Betriebseinnahmen, hat auch sämtliche Betriebsausgaben zu decken. Der „Thurgaubahn“ (Th. B.), so heißt sie nun offiziell, steht das Recht zu, nach Ablauf dieser Frist den Betrieb der Bahn auf eigene Rechnung zu übernehmen oder zu den bisherigen Bedingungen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft für weitere fünf Jahre zu überlassen. Aber auch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft kann die Verlängerung der Pacht für die gleiche Frist verlangen. Die Thurgaubahn wird in erster Linie durch den Verwaltungsrat vertreten; an den Sitzungen derselben kann ein Delegierter der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft mit beratender Stimme teilnehmen. Die Gesellschaft stellt auch einen bevollmächtigten Direktor, dem die Gesamtleitung des Betriebes obliegt. Derselbe muß ein zur selbständigen Leitung eines Eisenbahnbetriebes qualifizierter Schweizer sein.

Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zahlt an die Thurgaubahn für zwei Jahre den für eine vierprozentige Verzinsung der Obligationen erforderlichen Betrag, höchstens 140,000 Fr. per Jahr, sowie einen Pauschalbetrag von 5000 Fr. zur Deckung der Verwaltungskosten. Nach Ablauf des zweiten Jahres zahlt die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft während

5,500,000 Fr. gilt als Pauschalsumme, für welche die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft unter Uebernahme des Bau-Risikos die Bahn fertig erstellen soll. Im Vertragsentwurfe wollte die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft alle Mehrleistungen, welche sich gegenüber dem Kostenvoranschlage ergeben, einfach der Thurgaubahn überbinden; allein da der Anschlag so hoch ist, hielt man dafür, daß sie ein weitergehendes Risiko übernehmen dürfte und es ist denn eine Einigung in dem Sinne erzielt worden, daß die Thurgaubahn wählen kann zwischen zwei Möglichkeiten: Entweder übernimmt die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft eine weitere Verpflichtung bis auf 50,000 Fr., oder sie liefert über die 3 bezw. 3,5 Millionen hinaus weitere Obligationen im Betrage von 200,000 Fr. zu den nämlichen Bedingungen. Selbstverständlich nur für Mehrarbeiten.

Für die Qualität der Ausführungen und Lieferungen — die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft liefert z. B. das Rohmaterial — insbesondere für Oberbaumaterialien und Betriebsmittel, sind im allgemeinen die im Bereich der Bundesbahnen geltenden Vorschriften maßgebend. Das Planum erhält eine Breite 4,20 m, die Krone des Schotterbettes eine solche von 3 m. Die Gradienten der Bahn soll mit der größten mittleren Steigung von 20‰ so gestaltet werden, daß der Gesamtwiderstand in geraden und krummen Strecken auf größere Abschnitte im allgemeinen gleich bleibt. Selbstverständlich hat die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft etwaigen beföhrlichen Vorschriften hinsichtlich des Baues ohne Anspruch auf Entschädigung nachzukommen. Dasselbe gilt für die Untersuchung der Bahn, Hebung von Anständen usw.

Nach der erfolgten Uebernahme der Bahn durch die Thurgaubahn haftet die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft als Bauunternehmerin noch 2 Jahre für die Güte der Bauausführungen, Lieferungen und Materialien derart, daß sie alle sich ergebenden Mängel auf ihre Kosten zu beseitigen hat. Die Bauausführungen sind von einem bewährten von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft bevollmächtigten Techniker zu leiten. Andererseits hat auch die Thurgaubahn das Recht, durch einen Bevollmächtigten ihre Interessen zu wahren. Meinungsverschiedenheiten zwischen diesen beiden sind durch den Präsidenten des Verwaltungsrates und den Vorsitzenden der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft zu entscheiden, unbeschadet der Zuständigkeit des Schiedsgerichtes. Wegen solcher Anstände darf aber der Fortschritt der Bauausführungen

Ausrüstung der Bahn sind gegebenenfalls weitere Partialobligationen auszugeben, und es wird die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft diese Obligationen bis zum Höchstbetrag von nom. 500,000 Fr. ebenfalls al pari übernehmen und die Valuta an die Thurgaubahn abliefern, eventuell unter Anrechnung etwaiger Forderungen an die Thurgaubahn, welche ihr nach Maßgabe der Bestimmungen des Bauvertrages außer der Baukaufsumme gegen dieselbe gegebenenfalls zustehen könnten. Sollte auch der Erlös des Anlehens im Gesamtbetrage von 3,500,000 Fr. zur Deckung des Geldbedarfs der Gesellschaft nicht ausreichen, so bleibt es der Thurgaubahn überlassen, durch Aufnahme einer schwebenden Schuld ihren Bedarf zu decken, eventuell also durch Erhöhung des Grundkapitals die erforderlichen Mittel zu beschaffen.

Der Schluß lautet zuversichtlich, daß die Thurgaubahn auf dieser Grundlage unter allen Umständen in der Lage sei, allen Verpflichtungen nachzukommen."

* Umschau.

(Schluß.)

Und nun wird mir wirklich bange, wenn ich etwas aus den reichen Verhandlungen der drei Tage herausgreifen soll. Vor lauter Bäumen finde ich den Wald nicht: Ich habe mir ein dickes Heft voll Notizen gemacht, die ausgearbeitet ein ganzes Buch füllen würden. Der Präsident des Organisationskomitès Herr Dr. Ambühl begrüßte am Montag morgen die Gäste mit einer gehaltvollen Ansprache, in welcher er auf die früheren Versammlungen der Schweizerischen Naturforscher in St. Gallen zurückblickte und dabei selbstverständlich der Männer gedachte, die während des technischen eraktwissenschaftlichen letzten Fortschrittsjahrhundertes, bei uns den Sinn und das Verständnis für Naturbeobachtung und Naturforschung weckten und weiterbildeten. Jedes Kind kannte früher im Kanton St. Gallen die Namen Zollikofer, Steinmüller, Hefsteiner, Scheitlin, Delabar. Die beiden Wartmann machten uns schweigen und Friedrich Tschudy verfaßte sein herrliches Tierleben der Alpenwelt, zudem ihm hauptsächlich Dr. Giertanner und der Bündner Oberst Salis das reiche Material geliefert hatten. Daneben waren an den St. Galler Naturforschertagen auch die Escher von der Linth, Dr. Vogt, Fatic, Pictet, Oswald Heer, Agassiz u. u. vertreten. Wem wären solche Namen nicht im Gedächtnis geblieben?

Heute aber standen ihre Zöglinge und Nachfolger die Heim,

fünf Jahre zu überlassen. Aber auch die bahngesellschaft kann die Verlängerung der Pacht für die gleiche Frist verlangen. Die Thurgaubahn wird in erster Linie durch den Verwaltungsrat vertreten; an den Sitzungen derselben kann ein Delegierter der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft mit beratender Stimme teilnehmen. Die Gesellschaft stellt auch einen bevollmächtigten Direktor, dem die Gesamtleitung des Betriebes obliegt. Derselbe muß ein zur selbständigen Leitung eines Eisenbahnbetriebes qualifizierter Schweizer sein.

Die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zahlt an die Thurgaubahn für zwei Jahre den für eine vierprozentige Verzinsung der Obligationen erforderlichen Betrag, höchstens 140,000 Fr. per Jahr, sowie einen Pauschalbetrag von 5000 Fr. zur Deckung der Verwaltungskosten. Nach Ablauf des zweiten Jahres zahlt die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft während der Dauer der Pachtzeit folgende Beträge zur Auszahlung einer Dividende als Betriebsrenten: für das 3. Betriebsjahr 35,000 Fr., für das 4. 50,000 Fr., für das 5. 65,000 Fr., für das 6.—9. Betriebsjahr je 80,000 Fr. und für das 10.—15. Betriebsjahr je 95,000 Fr. Diese letztere Summe mußte auch bezahlt werden, falls der Pachtvertrag auf 20 Jahre verlängert würde. Sie haftet auch für alle Aufwendungen zur Unterhaltung der Bahn und ihrer Nebenanlagen, Hochbauten, Betriebsmittel und Zubehör der Bahn, Dotierung der Erneuerungsfonds, Haftpflicht, Versicherungskosten und Steuern. Es wurde festgesetzt, das der Erneuerungsfonds nicht in die Bilanz der Thurgaubahn gehöre. In Kriegszeiten würden die Verpflichtungen der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft ruhen.

Wenn Anlagen und Einrichtungen der Bahn durch höhere Gewalt zerstört werden, so hat die Thurgaubahn die Kosten für Wiederherstellung zu tragen, doch wird bei Rutschungen während des Baues keine höhere Gewalt angenommen. Damit die Verpflichtungen aus diesem Vertrage auch gehalten werden, ist die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft zur Hinterlage einer Kaution von 400,000 Fr. verpflichtet. Sie kann indes zurückgezogen werden, wenn drei Jahre nacheinander das Betriebsergebnis ein solches ist, daß die Bahn sich selbst alimentiert, inklusive dem Erneuerungs- und Reservefonds. Streitigkeiten sollen durch Schiedsgericht erledigt werden.

B. Bauvertrag. Nach dem Bauvertrag übernimmt die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft den Bau der Nebenbahn von Wil über Weinfelden bis zur Landesgrenze bei Konstanz, einschließlich der betriebsfertigen Ausrüstung der Bahn als ein ganzes Werk. Ursprünglich waren eiserne Schwellen vorgesehen, da aber nach einer bundesrätlichen Verordnung die Schwellen bedeutend enger gelegt werden müssen (16 statt 14), so will die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft hölzerne Schwellen anschaffen, die zwar ebenfalls zweckentsprechend sind, aber nicht so lange halten wie eiserne. Dafür übernimmt sie die Verpflichtung, einen Schwellenerneuerungsfonds so zu dotieren, daß nach 15 Jahren das Geld für einen völligen Neuerfatz vorhanden ist. Selbstverständlich hat die Thurgaubahn die Unterhandlungen mit den Behörden zu leiten.

Die Bauausführung muß beginnen sobald der Grund und Boden für eine für sich betriebsfähige Teilstrecke der Bahn erworben ist. Als solche Strecken gelten Landesgrenze-Weinfelden und Weinfelden-Wil. Nach Ueberweisung des Bodens soll die betreffende Teilstrecke in 18 Monaten vollendet sein.

Der Kostenanschlag schließt ab mit 6,790,000 Fr. In diesem Betrage sind die Kosten von Grund und Boden und die mit dem Grunderwerbsgeschäfte verbundenen Nebenkosten mit 790,000 Fr. vorgesehen. Es bleibt dieser Betrag zur Verfügung der Thurgaubahn, welche die Beschaffung und Bereitstellung des gesamten Grund und Bodens obliegt. Die Restsumme von 6,000,000 Fr. enthält einen Betrag von 500,000 Fr. für das Rollmaterial, so daß für die anschlagmäßige Bauausführung und Ausrüstung der Bahn exklusive Rollmaterial 5,500,000 Fr. übrig bleiben. Der Betrag von

auf Entschädigung naturlicher Schäden u. dgl. m.

Nach der erfolgten Uebernahme der Bahn durch die Thurgaubahn haftet die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft als Bauunternehmerin noch 2 Jahre für die Güte der Bauausführungen, Lieferungen und Materialien derart, daß sie alle sich ergebenden Mängel auf ihre Kosten zu beseitigen hat. Die Bauausführungen sind von einem bewährten von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft bevollmächtigten Techniker zu leiten. Andererseits hat auch die Thurgaubahn das Recht, durch einen Bevollmächtigten ihre Interessen zu wahren. Meinungsverschiedenheiten zwischen diesen beiden sind durch den Präsidenten des Verwaltungsrates und den Vorsitzenden der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft zu entscheiden, unbeschadet der Zuständigkeit des Schiedsgerichtes. Wegen solcher Anstände darf aber der Fortschritt der Bauausführungen nicht aufgehalten werden, es handle sich denn um einen offenkundigen Verstoß der Bauleitung gegen behördliche Vorschriften.

Nach Maßgabe der Fortschritte des Baues sind Abschlagszahlungen von mindestens 300,000 Fr. zu machen. Sobald die Thurgaubahn 3,000,000 Fr. in Abschlagszahlungen an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft bar geleistet hat, kann letztere keine weitere Bezahungen verlangen. Mit der letzten Zahlung an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft soll die Thurgaubahn bei einem schweizerischen Bankinstitute einen Betrag von 3,700,000 Fr. in Partialobligationen hinterlegen, verzinslich zu 4% und rückzahlbar zum Kurse von 102% zu Gunsten der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft. So der Entwürf. Es wurde indes ein Mittelweg in dem Sinne ermöglicht, daß Rateobligationen an die Bank abgeliefert werden können, weil sonst die Thurgaubahn zu viel Zins bezahlen müßte. Soweit die Beträge nicht durch die Bauleistung gedeckt sind, sollen sie der Thurgaubahn verzinst werden.

Für die Sicherheit der Ausführungen der Vertragsverpflichtungen wird von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft ein von einem ersten schweizerischen Bankinstitut akzeptierter Sichtwechsel im Betrage von 300,000 Fr. hinterlegt. Streitigkeiten sind aus diesem Vertrage durch ein Schiedsgericht zu erledigen. Beide Teile wählen einen Schiedsrichter, und wenn über den Obmann eine Einigung nicht zustande kommt, so wird derselbe durch das thurgauische Obergericht gewählt.

C. Finanzierung. Von den 6,700,000 Fr. sind 3,790,000 Fr. in Aktien aufzubringen durch den Kanton, die beteiligten Städte und Gemeinden. Letztere Summe ist das Grundkapital. Die Summe von 6,000,000 Fr. für Bau und Rollmaterial soll nicht überschritten werden.

Damit der Geldbedarf der Thurgaubahn mit möglicher Sicherheit gedeckt werden kann, kann dieselbe Schuldverschreibung bis zum Gesamtbetrage von 3,500,000 Fr. herausgeben. Diese werden zu 4% verzinst, nach Ablauf von sechs vollen Betriebsjahren ist 1% jährlich zuzüglich der ersparten Zinsen getilgt und zum Kurse von 102% heimgezahlt. Als Sicherheit für diese Schuldverschreibung wird die Bahn verpfändet in der Weise, daß alle Partialobligationen gleichberechtigt sind.

Die Gesellschaft disponiert wie folgt über die ihr zufließenden Mittel: Aus dem Grundkapital im Betrage von 3,700,000 Fr., dessen Einzahlung die Gesellschaft nach Bedarf von ihren Aktionären erzwingen wird, wird zunächst ausgeteilt ein Betrag von 790,000 Fr. zur Deckung der Grunderwerbskosten. Der Restbetrag von 3,000,000 Fr. wird referiert zur Begleichung der ersten Hälfte der Bauforderung der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft. Von dem Obligationenkapital werden alsdann 3000 Stück Partialobligationen nom. 3,000,000 Fr., wie im Bauvertrage vorgesehen, ausgeben und der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft zugeteilt. Diese 3,000,000 Fr. gelten als Teilbetrag des Gesamtanlehens. Zur Deckung etwaiger Mehrkosten des Grunderwerbs und zur Deckung weiterer Aufwendungen für den Bau und die

vollen Ansprüche, in welche die Naturforscher in St. Gallen zurückblickte und dabei selbstverständlich der Männer gedachte, die während des technischen exaktwissenschaftlichen letzten Fortschrittsjahrhundertes, bei uns den Sinn und das Verständnis für Naturbeobachtung und Naturforschung weckten und weiterbildeten. Jedes Kind kannte früher im Kanton St. Gallen die Namen Jolitofer, Steimmüller, Rebstener, Scheitlin, Delabar. Die beiden Wartmann machten uns schweigen und Friedrich Tschudy verfaßte sein herrliches Tierleben der Alpenwelt, zudem ihm hauptsächlich Dr. Giertanner und der Bündner Oberst Salis das reiche Material geliefert hatten. Daneben waren an den St. Galler Naturforschertagen auch die Gesähr von der Anth, Dr. Vogt, Fatic, Pictet, Oswald Heer, Agassiz u. c. vertreten. Wem wären solche Namen nicht im Gedächtnis geblieben?

Heute aber standen ihre Zöglinge und Nachfolger die Heim, Fröh, Forel, Schardt als Geologen vor uns. Wie die unser Land kennen, seine Sterne, seine Eingeweide, seine Knochen und seine Wandlungen unter vier Eiszeiten, unter Wucht der Eisströme und unter den Erosionen der Gewässer in den nachglacialen Zeiten. Es ist eine helle Freude ihnen zuzuhören und wenn man man auch nicht jede ihrer Behauptungen klar zu erfassen vermag, so erkennt man staunend, welch' ein eminentes Maß von Wissen und Beobachtung da nach Ausdruck ringt. Wie zergliederte Herr Professor Schardt aus Neuenburg an der Hand von selbstangefertigten Karten so meisterlich den Aufbau unserer Alpen, ihre Struktur und ihre im Laufe der Zeit auf- und abgelagerten Schichten. Und Herr Fröh bewies mit packender Gewalt, wie Eisströme und Wasser einst dort rumorten und neugefalteten, wo wir gewöhnlichen Menschenkinder mit unseren ungewohnten Augen zwar auch etwa Lagerungen und turiose Bildungen beobachten, aber meinen, der Herrgott habe diese Hügel und „Muttsche“, diese Ueberhöhlungen und Vertiefungen schon beim Weltanfang hingesetzt. Wie zeigte uns der Botaniker Göbel aus München die Natur in ihren Variationen, Mißbildungen, deren Studium oft gerade dazu führt, auch die normalen Formen besser kennen zu lernen. Er bewies uns, daß die Alten solche Mißbildungen als Wunder anstaunten, daß aber die Jungen die Natur in ihren Abweichungen immer mehr belauschten, ihnen aktiv gegenüberstehen, sie verfolgen und verstehen lernen, und so auch die Variationen, die mißlingenden Gebilde immer mehr des Wunderbaren entkleiden; zu gleichen Schlüssen kam in formvollendetem Vortrage der Mediziner Ernst aus Zürich gegenüber den tierischen Mißbildungen. Er verwies manche noch jetzt im Volke verbreitete Meinung in das Reich der Fabeln, bewies ihre Unhaltbarkeit vor der Wissenschaft und stellte fest, daß die Natur auch auf Abwegen, wohin starke Gewalt sie drängen kann, stets noch nach ewigen Gesetzen arbeitet. Ebenso bewies er, daß aus solchen Variationen keine Schlüsse auf die Abstammung gezogen werden können, wie es früher Gelehrte etwa versuchten und taten. Die Furcht vor dem „Versehen“ und die Meinung, der Schrecken hoffender Frauen verursache totale Formumgestaltungen, wurde ebenfalls in das Fabelreich verwiesen.

Dann kamen die Höhlenforscher, Dr. Gescheler aus Zürich und Dr. Bächler in St. Gallen an die Reihe. Jener beschrieb die Funde im Reflerloch (Schaffhausen). Dieser die so gewaltigen Aussehen erregenden Höhlenfunde beim appenzellischen Wildkirchli. Diese wurden erst in den letzten Jahren gemacht. Ein Teil von ihnen, ganze Schädel, Zähne Röhrenknochen, Kiefer, Wirbel u. c., sowie Steinwerkzeuge, allerdings primitivster Art, aus grauer, vorgeschichtlicher Zeit, sind im Tafelzimmer des Regierungsgebäudes ausgestellt gewesen.

Höhlenbären, viel größer als die gewöhnlichen Bären, Höhlenlöwen, sechs bei uns verschwundene und drei überhaupt ausgestorbene Tiergattungen haben ihre Zähne und Knochen in einem sechs Meter tiefen Steingrube unter dem Kirchlein und unter dem Wirtshaus dort oben am Felsenhang der Appenzeller Alp zurückgelassen. Wie kamen Löwen dort hinauf? Was vermögen diese Funde zu beweisen? Das sind die wichtigen Fragen, welche jetzt gestellt wurden und deren Beantwortung lange gelehrte Diskussionen absetzen