Zeitschrift: Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Thurgau
Band: 109 (1971)
Heft: 109

Artikel: Eduard Häberlin : 1820-1884 : sein Leben und Wirken im Kanton Thurgau und in der Schweizerischen Eidgenossenschaft
Autor: Mebold, Marcel
Kapitel: Thurgauische Eisenbahnpolitik
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-585124

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Thurgauische Eisenbahnpolitik

In der Mitte des 19. Jahrhunderts setzte in der Schweiz eine intensive Planung und Erstellung von Eisenbahnlinien ein, da man nun die grosse wirtschaftliche und verkehrstechnische Bedeutung der Eisenbahnen erkannt hatte. Ganze Landesgegenden und verschiedene Städte und Dörfer wurden von einem eigentlichen Eisenbahnfanatismus befallen und unternahmen grosse Anstrengungen, um ihren Vorteil durch die Schaffung günstiger Eisenbahnverbindungen zu wahren. Dabei hatten sie aber vielfach mit grossen Schwierigkeiten, namentlich was die Geldbeschaffung anbetraf, zu kämpfen; oft kam es auch zu recht weitgreifenden Konflikten zwischen sich rivalisierenden und konkurrenzierenden Gegenden und Parteien.
Auch der Kanton Thurgau war auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens keineswegs müssig. Für ihn war vor allem die Verbindungslinie zwischen Zürich und dem Bodensee von entscheidender Bedeutung. Deshalb suchte er schon früh eine Linie durch das Thurtal zu bewerkstelligen, um dadurch zu verhindern, dass ihm der Kanton St. Gallen, der die Verbindung Zürichs mit dem Bodensee durch seine Hauptstadt geführt wissen wollte, zuvorkam. Die im Thurgau bereits 1837 und dann erneut wieder 1845 vorgebrachten Pläne scheiterten aber an den zu geringen Geldmitteln und an den Auseinandersetzungen im Innern der Schweiz. Anfangs der fünfziger Jahre nahmen beide Kantone ihre diesbezüglichen Bestrebungen wieder auf, wobei namentlich St. Gallen auf privater Ebene grosse Anstrengungen unternahm und sich die Ausführung seines Projektes durch die Gründung der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft so gut wie sicherte. Im Thurgau bildete sich, angeregt durch die erfolgversprechenden Bemühungen im Nachbarkanton, auf Initiative von Johann Konrad Kern ein thurgauisches Eisenbahnkomitee unter Leitung von Johann Konrad Egloff. Es war jedoch vor allem der Frauenfelder Ingenieur Johann Jakob Sulzberger, der vorerst grosse Energie und Unternehmensgeist zeigte, plante er doch nichts Geringeres als ein schweizerisches Privatbahnnetz unter seiner Führung. An verschiedenen Orten bewarb er sich deshalb um die notwendigen Konzessionen; bei der thurgauischen Regierung suchte er um die Erteilung einer Konzession für die Linie von Gundetswil (Kantonsgrenze Zürich/Thurgau) nach Romanshorn nach. Dieselbe wurde ihm vom Grossen Rat am 22. Mai 1852 erteilt. Häberlin hatte dabei angesichts der bestehenden Konkurrenz sowohl in seiner Eröffnungsrede als Vizepräsident als auch in der grossrätlichen Eisenbahnkommission zum raschen Handeln aufgerufen[1]. Auch als für die Vorarbeiten ein Kredit verlangt wurde und

1 Vgl. Tg. Ztg. 27. 5. 1852; Prot. GR 25. 5. 1852 S. 459/60.

sich noch andere Schwierigkeiten bemerkbar machten, forderte Häberlin zur tatkräftigen Unterstützung dieses Unternehmens auf und stellte im Namen der Eisenbahnkommission die diesbezüglichen Anträge, welche vom Grossen Rat einstimmig angenommen wurden[2]. Als jedoch Sulzbergers Bestrebungen an der Kautionsleistung und an den Forderungen und Bestimmungen der ausländischen Geldgeber scheiterten, mussten im Thurgau neue Wege gefunden werden. Verschiedene Männer bemühten sich nun um eine Lösung der Frage. Häberlin gelangte dabei an seinen Studienfreund in Zürich, an Dr. Alfred Escher, und forderte ihn sowie die zürcherische Eisenbahngesellschaft zu Unterhandlungen mit dem Thurgau auf, da nach seiner Ansicht die Zeit der Diplomatie nun auch in Zürich vorüber sein sollte[3]. Am 10. Oktober 1852 bildete sich eine thurgauische «Eisenbahn-Gründungsgesellschaft», deren Komitee die notwendigen Schritte zur Sicherung der Bodenseebahn an die Hand nahm[4]. Häberlin, der diesem Komitee zwar nicht angehörte, suchte erneut Escher für die thurgauischen Bestrebungen zu gewinnen; er führte gegenüber demselben aus, dass seine innerste Überzeugung in dieser Frage dahingehe, dass Zürich selbst und die künftige Aktiengesellschaft unter allen Eventualitäten am besten fahre, wenn sie sich schnell und offen an die thurgauische Bahn anschliesse und auf diese Weise die sofortige Ausführung sichere, das Kapital für das Ganze augenblicklich zur Verfügung bekomme und endlich die günstigste Rentabilität gewinne[5]. In der Folge war es aber namentlich Kern, der mit Escher über das Zustandekommen der Verbindungsbahn von Zürich an den Bodensee verhandelte und schliesslich auch einen entscheidenden Anteil an der Gründung der Zürich-Bodensee-Gesellschaft hatte. Dem diese Angelegenheit betreffenden Staatsvertrag zwischen Zürich und Thurgau stimmten beide Kantone zu[6]. Dr. Kern, Regierungsrat Egloff, Obergerichtspräsident Kappeler, Regierungsrat Keller, Staatsanwalt Häberlin und Fürsprech Ludwig wurden in die thurgauische Abordnung gewählt, welche mit der zürcherischen Abordnung ein thurgauisch-zürcherisches Komitee bilden sollte, bis sich die Gründungsgesellschaft konstituiert hatte[7]. An der Generalversammlung der Zürich-Bodensee-Bahn vom 28. Februar 1853 wurde Kern definitiv ins Direktorium gewählt, während die andern fünf Thurgauer in den 14-köpfigen Verwaltungsrat ernannt wurden[8]. Wegen

2 Vgl. Tg. Ztg. 23. und 25. 9. 1852; Prot. GR 21. 9. 1852 S. 23/24 und 23. 9. 1852 S. 30/31.
3 Vgl. Häberlin an Escher 4. 10. 1852.
4 S. Häberlins Bericht in der NZZ 12. 10. 1852 **.
5 Vgl. Häberlin an Escher o. D. (ca. Mitte Oktober 1852).
6 Übereinkunft zwischen den Kantonen Zürich und Thurgau, betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Zürich über Winterthur und Frauenfeld nach Romanshorn, vom 6./8. Dezember 1852: KBl. VII S. 201—204.
7 Vgl. Tg. Ztg. 7. und 9. 12. 1852; Schoop S. 301—303.
8 Vgl. Gründungsprot. S. 175/76; Tg. Ztg. 1.—4. 3. 1853.

der Konkurrenzlinie Winterthur-St. Gallen-Rorschach kam man mit St. Gallen überein, der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau ihrer Linie auf thurgauischem Gebiet (von der Kantonsgrenze bei Rickenbach bis zur Kantonsgrenze bei Aadorf) zu erteilen, wofür aber der Thurgau das Recht erhielt, ihre Linie von Romanshorn nach Rorschach fortzuführen[9].

Die Zürich-Bodensee-Bahn hatte anfänglich noch sehr mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen. Dieselben wusste jedoch Alfred Escher zu meistern, indem er eine Vereinigung dieser Bahn mit der bereits gebauten, gut rentierenden Strecke Zürich-Baden der Schweizerischen Nordbahn anstrebte. Dank den Erfahrungen und der Geschäftsgewandtheit Eschers kam diese nach längeren Verhandlungen zustande, und so entstand die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft, welche die Ausführung der Linie von Zürich nach Romanshorn übernahm. An deren Generalversammlung vom 12. September 1853 wurden Kappeler, Egloff und Häberlin in den 16-gliedrigen Verwaltungsrat gewählt, während Kern, der im April 1853 seinen Wohnsitz nach Zürich verlegt hatte, den Thurgau in der Direktion der Nordostbahn vertrat[10].

Bis zur Einweihung der Eisenbahnlinie Winterthur-Romanshorn am 16. Mai 1855 — die Strecke Winterthur-Oerlikon wurde am 27. Dezember 1855 und Oerlikon-Zürich erst am 26. Juni 1856 eröffnet — gab es jedoch noch verschiedene Hindernisse zu überwinden[11].

Eduard Häberlin war durch seine Betätigung in den Eisenbahnkommissionen und durch seine Stellung als Verwaltungsrat schon früh mit dem Eisenbahnwesen vertraut geworden; auch in den eidgenössischen Räten, in denen zu jener Zeit die Eisenbahnfragen nur zu häufig an der Tagesordnung waren, hatte er sich immer wieder mit diesem Gebiet zu befassen. Als dann im Sommer 1857 Kern zum schweizerischen Gesandten in Paris ernannt wurde und damit aus der Direktion der Nordostbahn ausschied, wurde er als dessen Nachfolger ins Auge gefasst. Am 28. April 1858 wählte ihn die Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft als Vertreter des Thurgaus in die Direktion[12]. Häberlin, der nun im Thurgau gerade die einflussreichste Stellung erworben hatte, wollte dieselbe nicht schon wieder auf-

9 Übereinkunft zwischen den Kantonen St.Gallen und Thurgau, betreffend den Bau von Eisenbahnen auf ihrem Gebiete, vom 8. März/7. Juni 1853: KBl. VII S. 204—207.

10 Vgl. Prot. GV NOB S. 17/18; Tg. Ztg. 15. 9. 1853. — Die Direktion bestand aus Escher, Kern, Ott-Imhof, Pestalozzi und Hildebrand.

11 Über die frühen Eisenbahnbestrebungen im Thurgau s. namentlich Schoop S. 295—307, Häberlin-Schaltegger I S. 317—319 und II S. 133—137, Gubler S. 204—214 und S. 326—329, Luz S. 14—112.
S. auch Broschüren, vor allem über den Vergleich der Thurgauer mit der St.Galler Linie: KB TG: L 74—79.

12 Vgl. Prot. GV NOB S. 40; Tg. Ztg. 30. 4. 1858.

geben; er sprach deshalb mit seiner Annahmeerklärung die Bedingung aus, dass von der Bestimmung des Artikel 5 der thurgauischen Konzessionsurkunde vom 8. Dezember 1852, gemäss welcher er seinen Wohnsitz nach Zürich verlegen müsste, Umgang genommen und ihm gestattet werde, sein Domizil im Thurgau beizubehalten[13]. Die Direktion der Nordostbahn war damit einverstanden und gelangte mit einem diesbezüglichen Gesuch an die Regierung des Kantons Thurgau; sie drückte darin die Hoffnung aus, dass die thurgauische Regierung den Wohnsitz Häberlins nicht beanstanden werde, und gab zugleich der Überzeugung Ausdruck, dass ein Direktionsmitglied, welches in demjenigen Kanton, den es zunächst zu repräsentieren hat, lebe und dessen Wünsche und Bedürfnisse aus täglicher eigener Anschauung kennenlerne, auch am ehesten in der Lage sei, die Interessen dieses Kantons wirksam vertreten zu können. Die Regierung ging in dieser Beziehung mit der Direktion der Nordostbahn einig, behielt sich aber im übrigen die buchstäbliche Auslegung des fraglichen Vertragsartikels je nach Umständen ausdrücklich vor[14].

Häberlin nahm, wie auch der Vertreter des Kantons Schaffhausen, Peyer im Hof, in der Direktion der Nordostbahn eine besondere Stellung ein. Wohl war er den übrigen Mitgliedern gleichgestellt, doch leitete er nicht wie die «Direktoren mit Portefeuille», Escher, Stoll und Schweizer, ein spezielles Sachgebiet und hatte demzufolge auch nicht den gleichen Einfluss. Er besuchte auch nicht alle Sitzungen der Direktion — dies war ihm wegen seiner Amtsgeschäfte gar nicht möglich, betrug doch die Zahl der Direktionssitzungen pro Jahr ungefähr 180[15] — und wurde deshalb nur mit Tag- oder Sitzungsgeldern entschädigt. Er hatte in der Direktion hauptsächlich die Interessen seines Heimatkantons zu vertreten; oft wurde ihm aber auch die Erledigung von Rechtsgeschäften übertragen.

Brachte Häberlin diese Stellung verschiedene Vorteile, namentlich auch durch den vermehrten persönlichen Kontakt mit Alfred Escher, so war sie hinwiederum mit etlichen Nachteilen verbunden. In verschiedenen Sachfragen wurde ihm nun eine gewisse Abhängigkeit von der Nordostbahn und damit von Zürich vorgeworfen. Bei einigen Thurgauern machte sich auch der Neid auf Häberlins hervorragende Stellung bemerkbar; so war es denn

13 Artikel 5 befasste sich mit der Bestellung der Direktion und setzte fest, dass, wenn die Direktion aus drei Mitgliedern bestehe, mindestens ein zürcherisches und ein thurgauisches, wenn sie aus fünf oder mehr Mitgliedern zusammengesetzt werde, wenigstens ein thurgauisches und zwei zürcherische Mitglieder am Domizile der Gesellschaft wohnen sollten. (ABl. 1853 S. 804/05)

14 Vgl. Prot. RR 1858 § 1307; Prot. Dir. NOB X S. 175,[1], 186,[8], 227,[14] und 276,[9].

15 Häberlin nahm nur an den Plenarsitzungen teil, an denen wichtige grundsätzliche Fragen erörtert wurden; dies ergab durchschnittlich ungefähr einen Sitzungstag (oder Sitzungshalbtag) pro Woche, später vielleicht etwas weniger. (S. Häberlins Angaben im Wächter 13. 3. 1864; N. Tg. Ztg. 17. 12. 1865, 3. Probenummer).

besonders Labhardt, der Häberlin immer wieder vorwarf, er besuche wegen der Taggelder die Sitzungen der Direktion der Nordostbahn und vernachlässige dafür seine Amtsgeschäfte im Thurgau. Auch den Vorwurf, dass der Thurgau in der Direktion ohne einen festen Vertreter mit Wohnsitz in Zürich nur ungenügend vertreten sei, bekam er oft zu hören, so namentlich als die Ausführung der Eisenbahnlinie Rorschach-Konstanz erwogen wurde.

Zu Beginn der sechziger Jahre wurde die Erstellung der Bodenseegürtelbahn, der Verbindungsbahn von Lindau mit St. Margrethen bzw. Rorschach, aktuell. Dabei wurde schweizerischerseits sogleich die Frage der Fortsetzung dieser Linie erörtert und sowohl von seiten des Thurgaus als auch der Nordostbahn deren Anschluss ans Netz der Nordostbahn, in Romanshorn oder in Amriswil, ins Auge gefasst. Die Nordostbahn wollte dadurch ihre Linie mit derjenigen der Vereinigten Schweizerbahnen über St. Gallen konkurrenzfähig erhalten[16]. Der Thurgau war aber mit diesem Anschlussstück nicht zufrieden, sondern wollte die Linie bis Konstanz fortgesetzt wissen, um so in einem schon weiter ausgebauten Eisenbahnnetz ein wichtiges, noch fehlendes Mittelglied zu verwirklichen. Zu diesem Zeitpunkt waren nämlich neben der Strecke Zürich-Romanshorn und Zürich-St. Gallen-Rorschach auch schon die Linie Chur-Rorschach und die badische Linie Basel-Konstanz in Betrieb. Auf deutschem Gebiet mündete ferner die Württemberger Linie in Friedrichshafen und die bayrische Linie in Lindau am Bodensee aus. Zudem waren auf deutscher Seite noch andere Strecken projektiert, welche bis nach Konstanz führen sollten. Gleichzeitig war die Alpenbahnfrage, in der die Beschienung des Lukmaniers und des Gotthards zur Diskussion stand, noch nicht entschieden; beim Bau des Lukmaniers wäre nämlich der Linie entlang des Bodensees vermehrte Bedeutung zugekommen.

Häberlin, der sich schon früh gegen den Lukmanier ausgesprochen hatte[17], hoffte auf das Zustandekommen des Gotthard-Projektes und suchte deshalb auch für dasselbe im Thurgau Stimmung zu machen. Er setzte sich, als am 22./23. September 1863 die Alpenbahnfrage im thurgauischen Grossen Rat diskutiert wurde, für die Beschickung der Gotthard-Konferenz in Luzern ein[18]. Er betrachtete diese Frage nicht vom thurgauischen, sondern vom eidgenössischen Gesichtspunkt aus und stellte dabei fest, dass

16 Vgl. Prot. RR 1863 § 825 und MB RR Nr. 72 an BR 22. 4. 1863: Der Thurgau wollte eine Gleichstellung der Nordostbahn mit den Vereinigten Schweizerbahnen und für die Anschlussverhältnisse an die Bodenseegürtelbahn die nämlichen Rechtsgrundsätze beobachtet wissen.

17 Vgl. Brief Häberlin an Escher 25. 11. 1860.

18 Er wurde vom Grossen Rat zusammen mit Kesselring, Messmer, Anderwert, Ludwig, Ruch und Nagel in die Kommission gewählt, welche diese Frage zu prüfen hatte. In derselben bildeten sich zwei Fraktionen, eine gotthardfreundliche Mehrheit und eine

durch den Simplon oder den Lukmanier der grosse Weltverkehr abgeleitet würde, während der Gotthard den Interessen der Schweiz am besten entsprechen würde. Diese Darlegungen Häberlins wurden von einigen falsch verstanden, denn sie glaubten, Häberlin habe nur die Interessen der Nordostbahn und nicht des Thurgaus im Auge. Labhardt, der für den Lukmanier eintrat, wies auf die Nachteile hin, welche dem oberen Thurgau durch das Gotthardprojekt drohten, und stiess so mit Häberlin zusammen, wobei es nicht ohne gegenseitige Gehässigkeiten abging. In der Abstimmung wurde der Kommissionsantrag angenommen, der es dem Regierungsrat anheimstellte, in dieser Frage vorderhand von sich aus zu handeln und an allfällig weiteren Konferenzverhandlungen in geeigneter Weise teilzunehmen. Damit wurde das Interesse des Thurgaus an einer Gotthardlinie ausgedrückt, was einem Sieg Häberlins gleichkam[19].

Häberlin war es nicht entgangen, zu was für Missdeutungen seine Stellung als Direktor der Nordostbahn *und* als führender Thurgauer Staatsmann Anlass geben konnte und in welche schwierige Lage sie ihn bringen konnte. Er war sich schon seit einiger Zeit im klaren, dass hier eine Änderung eintreten musste, denn seine bisherige Gesamtstellung erachtete er selbst auf die Dauer als unhaltbar; bisher hatte ihn aber die freundschaftliche Verbindung zu Escher vom Austritt aus der Direktion der Nordostbahn zurückgehalten. Sein Entschluss stand nun jedoch, gegeben durch eine politische und eine private Notwendigkeit, fest, wobei er nicht leugnete, dass Erlebnisse der neuesten Zeit mit eingewirkt haben mochten: Er wollte unter den gegenwärtigen Bedingungen nicht mehr länger in der Direktion der Nordostbahn verbleiben. Er war mit der Besoldung, vor allem auch mit der Besoldungsweise von seiten der Nordostbahn nicht zufrieden, denn vor mehreren Jahren war die seine, wie auch diejenige von Peyer im Hof, «vorläufig» nach Taggeldern bestimmt und die beförderliche definitive Regelung in Aussicht genommen worden; dieselbe war aber nie erfolgt. Er verlangte zwar nicht etwa auch nur eine annähernde Gleichstellung mit den drei Direktoren mit Portefeuille, hingegen befriedigte ihn, wie er sich gegenüber Escher äusserte, das reine Taggelder-System nicht, denn einerseits brachte es ihm beinahe gar nichts ein, andrerseits wurde ihm gerade dieser Bezug vorgeworfen; das Taggelder-System hatte nämlich nach der Auffassungsweise des Publikums etwas Anstossendes an sich, indem man ihm, da er zugleich besoldete Ämter bekleidete, bei jeder Gelegenheit aus der Ab-

dem Gotthardprojekt feindlich gesinnte Minderheit (Ruch und Nagel), die für das Lukmanierprojekt war.
Vgl. Prot. GR 22. 9. 1863 S. 130.

19 Vgl. Tg. Ztg. 24./25. 9. 1863. — Obwohl die Frage recht umstritten gewesen war, hatte Häberlin schon am Abend vor der Abstimmung der Neuen Zürcher Zeitung (25. 9. 1863: Korr. v. 22.) die vermutliche Annahme mitgeteilt, was zeigte, wie sehr er die Stimmung im Grossen Rat kannte.

wesenheit in Zürich Vorwürfe der verschiedensten Art machte. Effektiv hatte er in seiner fast sechsjährigen Wirksamkeit in der Direktion recht wenig erhalten, wobei er jedoch erkannte und zugestand, dass die Geschäfte ohne seine Anwesenheit nicht um ein Haar schlimmer besorgt wurden. Deshalb wollte er die Konsequenzen ziehen und auf diese Stellung verzichten, denn er mutete der Gesellschaft keineswegs unnötige Ausgaben zu.

Bei seinem Entschluss fiel jedoch am meisten seine öffentliche Stellung ins Gewicht, denn was er vor allem erringen oder vielmehr behaupten wollte, war die *Unabhängigkeit*. «So oft ein Anschein da ist, dass die Kollision meiner Amtsgeschäfte mit den Beziehungen zur Direktion der Nordostbahn gegen mich ausgebeutet werden könnte, laufe ich Gefahr, wenn nicht *allmählich* dem Vorurteil geopfert zu werden, doch der Gegenstand des Neides und der Gehässigkeit zu sein.»

Dass Häberlin aber seine Stellung in der Direktion der Nordostbahn doch einiges bedeutete, geht daraus hervor, dass er sogar abwog, ob er wirklich diese oder die kantonalen Ämter aufgeben sollte, denn er wollte das Mittel des Ausweges nicht auf *den* Zeitpunkt verschieben, wo er etwa *«ohne seinen Willen»* ausschliesslich auf die Grossmut der Nordostbahn angewiesen wäre[20]. Sein Wunsch war es, wie er Escher schrieb, entweder die Ämter *rechtzeitig* zu liquidieren, oder auch, wenn es sein müsse, wiederum *ganz* dem Staatsdienste zu leben; gegenwärtig glaube man oder stelle sich zu glauben, als ob der letztere vernachlässigt würde. Wenn es aber nicht tunlich sei, ihm von Zürich in der Nordostbahn eine Stellung anzuweisen, welche ihn von den öffentlichen Ämtern im Kanton *unabhängig* mache, so verzichte er auf die erstere, obwohl es ihm aus naheliegenden Gründen schwer falle. An seiner Gesinnung soll dadurch nichts geändert sein, und er werde ohne jeden Hintergedanken die Stelle einem andern Thurgauer abtreten, gegen den in der ganz gleichen Lage doch nicht dieselben Bedenken sich geltend machen würden. Er betonte, dass es vielleicht von Nutzen wäre, wenn Kappeler durch den Eintritt in die Direktion enger mit deren Interessen verbunden würde[21].

Häberlin gab aber in der Folge seine Stellung als Direktor der Nordostbahn doch nicht auf. Welche Gründe ihn zum Verbleiben bewogen haben mochten, ist unklar; auf alle Fälle war dies für ihn ein folgenschwerer Entscheid. So versank er nämlich in den folgenden Jahren im Thurgau ganz in der Eisenbahnpolitik, hatte doch keine freie Stellung, weil er die Interessen des Thurgaus *und* der Nordostbahn zu vertreten hatte, und schadete sich so ganz allgemein, namentlich aber seinem Ansehen als Staatsmann.

20 Dachte wohl Häberlin hier schon an ein mögliches Ausscheiden aus dem Staatsdienst durch eine eventuelle Umgestaltung im Thurgau, wie sie dann wirklich 1868/69 erfolgte?

21 Vgl. Brief Häberlin an Escher 3. 10. 1863.

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Basel-Waldshut-Konstanz belebte in der Bevölkerung entlang des schweizerischen Untersee- und Rheinufers den Gedanken, sich in irgendeiner Weise an die grossen Verbindungslinien anzuschliessen. Wohl wurden bisher von der Nordostbahn zwischen Schaffhausen und Konstanz regelmässig Dampfbootfahrten durchgeführt, doch wurde, da diese ein grosses Defizit ergaben, deren Einstellung angekündigt. Man erwog hier deshalb frühzeitig, ob die Dampfschiffahrt weitergeführt werden soll oder ob eine Eisenbahnverbindung Schaffhausen-Stein am Rhein-Kreuzlingen und Kreuzlingen-Romanshorn-Rorschach genügend Aussicht für ein Zustandekommen habe oder ob gar beides betrieben werden könnte. Diese Verkehrsfrage kam am 2. August 1863 in Kreuzlingen, wo auch Abgeordnete des Kantons Schaffhausen erschienen[22], und dann am 6. August und 23. September 1863 im thurgauischen Grossen Rat zur Sprache, wobei sich besonders die Regierungsräte Sulzberger und Labhardt um eine Lösung derselben bemühten[23]. Man erkannte jedoch bald, dass die Verwirklichung einer Eisenbahnlinie Schaffhausen-Kreuzlingen vorderhand doch noch unerreichbar und zu weit gegriffen war. So bemühte man sich denn um die Aufrechterhaltung des Dampfschiffahrtsverkehrs, was vorerst durch ein Übereinkommen mit der Nordostbahn und schliesslich mittels einer unter Labhardts Führung ins Leben gerufenen Dampfschiffahrts-Aktiengesellschaft für den Untersee und Rhein ermöglicht wurde.

Angeregt durch die Planung der Bodenseegürtelbahn, durch die Dampfschiffverkehrsfrage auf dem Untersee und Rhein, durch die Erörterung der Alpenbahnfrage und angesichts der in Rorschach und Konstanz auslaufenden Eisenbahnlinien wurde nun eine Verbindung dieser beiden Orte angestrebt. Dabei tauchte die Frage auf, ob diese Linie dem See entlang über Romanshorn oder mehr ins Innere des Kantons, über Amriswil verlaufend, gebaut werden sollte. Anlässlich der Gotthardbahndebatte im Grossen Rat hatte sich Häberlin dahin geäussert, dass die Linie Romanshorn-Konstanz nur für den Lokalverkehr entstehen könnte; er betonte dabei, dass die Nordostbahn diese Linie als Verbindungsstück des Transitverkehrs nie bauen würde, wohl aber, wenn der grosse Transit über den Gotthard gesichert sei, unter Mitwirkung des Kantons und der betreffenden Gemeinden. Die Linie Rorschach-Romanshorn oder Rorschach-Amriswil hing nach seiner Ansicht von der Erstellung der Bodenseegürtelbahn ab und hatte nur Aussicht auf Erfolg, wenn der Lukmanier nicht zustande kam, da derselbe den Verkehr über das deutsche Seeufer ableiten würde[24].

22 Vgl. Tg. Ztg. 5. 8. 1863.
23 Vgl. Tg. Ztg. 8. 8. und 26. 9. 1863.
24 Vgl. Tg. Ztg. 25. 9. 1863.

Die Romanshorner erkannten nun die Gefahr einer Linienführung über Amriswil, welche den eigentlichen Ruin ihrer Gemeinde herbeiführen könnte, und setzten deshalb alles daran, dies zu verhindern und eine Eisenbahn entlang des Seeufers zu verwirklichen. In einer Versammlung vom 17. Dezember 1863 beschloss man, Mitverbündete zu suchen in den Ortschaften am Bodensee, in St. Gallen und in Baden. Das hiefür eingesetzte Komitee[25] sicherte sich zuallererst die Mitwirkung von Regierungspräsident Labhardt, der sich als Bürger von Steckborn für die Verkehrswege am Untersee und Rhein einsetzte und auch schon von einer durchgehenden Linie von Rorschach über Romanshorn und Kreuzlingen nach Schaffhausen gesprochen hatte. Auch Regierungsrat Sulzberger, Stadtrat Vögelin von Konstanz und Dr. Binswanger von Kreuzlingen wurden beigezogen. Das Romanshorner Komitee berief dann auf den 31. Januar 1864 eine Versammlung der Mitinteressenten nach Konstanz ein, um über die «Erzielung einer Bahnlinie von Rorschach über Romanshorn nach Konstanz» zu beraten[26]. Dort war man sich einig, dass eine Eisenbahn Konstanz-Romanshorn-Rorschach für den Verkehr bedeutungsvoll sei, und beschloss, dass die Regierungen und Bevölkerungen der Kantone Thurgau und St. Gallen eine Konzessionserteilung für eine Linie Rorschach-Amriswil verhüten und gleichzeitig bewirken sollten, dass eine Konzession für die Strecke Rorschach-Romanshorn nur erteilt werde, wenn die betreffende Gesellschaft sich auch verpflichte, Romanshorn-Konstanz zu bauen. Zur Verfolgung dieses Zweckes wurde ein Komitee, das sogenannte Seetalkomitee, eingesetzt, welches mit unbeschränkten Vollmachten ausgerüstet wurde. Dasselbe setzte sich aus drei Konstanzern (Handelspräsident Schroff, der später durch Professor Seitz ersetzt wurde, Stadtrat Vögelin und Kaufmann Delisle), aus drei St. Gallern (Nationalrat Curti, Oberingenieur Hartmann und Stadtrat Kraus) und aus fünf Thurgauern (Regierungsrat Labhardt, Dr. Binswanger, Kantonsrat Schoop, Dr. Kolb, anstelle des ablehnenden Regierungsrates Sulzberger, und Architekt Albrecht) zusammen[27]. Die Leitung der Geschäfte wurde Labhardt übertragen, der unter dem Vorbehalt eines jederzeit freien Rücktrittes annahm[28].

Die Direktion der Nordostbahn hatte vorerst einige Zurückhaltung bewahrt und lediglich Ende Dezember 1863 das Ansuchen an die thurgauische Regierung gestellt, den nötigen Raum in der Nähe der Station Amriswil — wegen des bevorstehenden Baus einer Strasse längs der Eisenbahn — für

25 Dasselbe bestand aus Gemeindeammann Hausamann, Dr. Dölli, Quartiermeister Albrecht, Hauptmann Guhl und Architekt Albrecht. Vgl. Albrecht S. 8.

26 Einladungsschreiben vom 24. 1. 1864 in Albrecht S. 9.

27 Dieses Komitee wurde 1867 noch durch Bürgermeister Stromeyer von Konstanz und durch Friedensrichter Haffner von Altnau erweitert.

28 Vgl. Albrecht S. 13—15; Tg. Ztg. 2. 2. 1864 (Korr. von Binswanger).

eine in Aussicht stehende Erweiterung der Bahn Richtung Rorschach und für eine zweite Spur der schon bestehenden Strecke auf Kosten der Nordostbahn zu expropriieren[29]. Anders verhielt sich die Regierung des Kantons St. Gallen, die sich an die thurgauische Regierung zur Besprechung der Eisenbahnfrage wandte und dabei ihre Geneigtheit für eine Linie über Romanshorn ausdrückte[30]. Letztere nahm hiezu jedoch eine passive Stellung ein, da sie durch den § 3 der thurgauischen Konzessionsurkunde vom 8. Dezember 1852 gebundene Hände hatte; dort war nämlich festgesetzt, dass der Thurgau während der nächsten 30 Jahre weder eine Eisenbahn durch das Thurtal nach Romanshorn oder von Konstanz nach Romanshorn selbst ausführen, noch eine Konzession für die Erstellung einer solchen Bahn erteilen dürfe (Ausschlussrecht). Dem Bau der Linie Romanshorn-Rorschach stand hingegen nach § 40 desselben Vertrages[31] und nach den §§ 2 und 4 der Übereinkunft zwischen den Kantonen Thurgau und St. Gallen vom 8. März 1853[32] nichts im Wege, was die thurgauische Regierung der Nordostbahndirektion nicht mitzuteilen unterliess, da der Nordostbahn für diese Strecke die Priorität zukam[33]. In der Direktion der Nordostbahn hatte Häberlin, der für eine Abzweigung in Amriswil war, einen schwierigen Stand, denn derselben lag, da die Bodenseegürtelbahn aus dem Projektstadium noch nicht herausgekommen war, diese Schienenverbindung vorderhand nicht sehr nahe; besonders Escher zeigte keine Geneigtheit für die Erstellung der Bahn Amriswil-Rorschach[34]. Dennoch kam man am 30. Januar 1864 zum Schluss, der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft den Antrag vorzulegen, eine Schienenverbindung zwischen ihrer Thurgauer Linie und Rorschach herzustellen; auf Häberlins Ansinnen wurde dabei angefügt, dass man von der Ansicht ausgehe, «dass es durch die allseitigen Interessen und vor allem auch durch diejenigen des Kantons Thurgau geboten sei, die Abzweigung in der Richtung nach Ror-

29 Vgl. Brief NOB an RR 31. 12. 1863; Prot. RR 1864 § 83; MB RR Nr. 3.
Die auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Briefe befinden sich im StA TG, Normalbahnen, Seetalbahn.

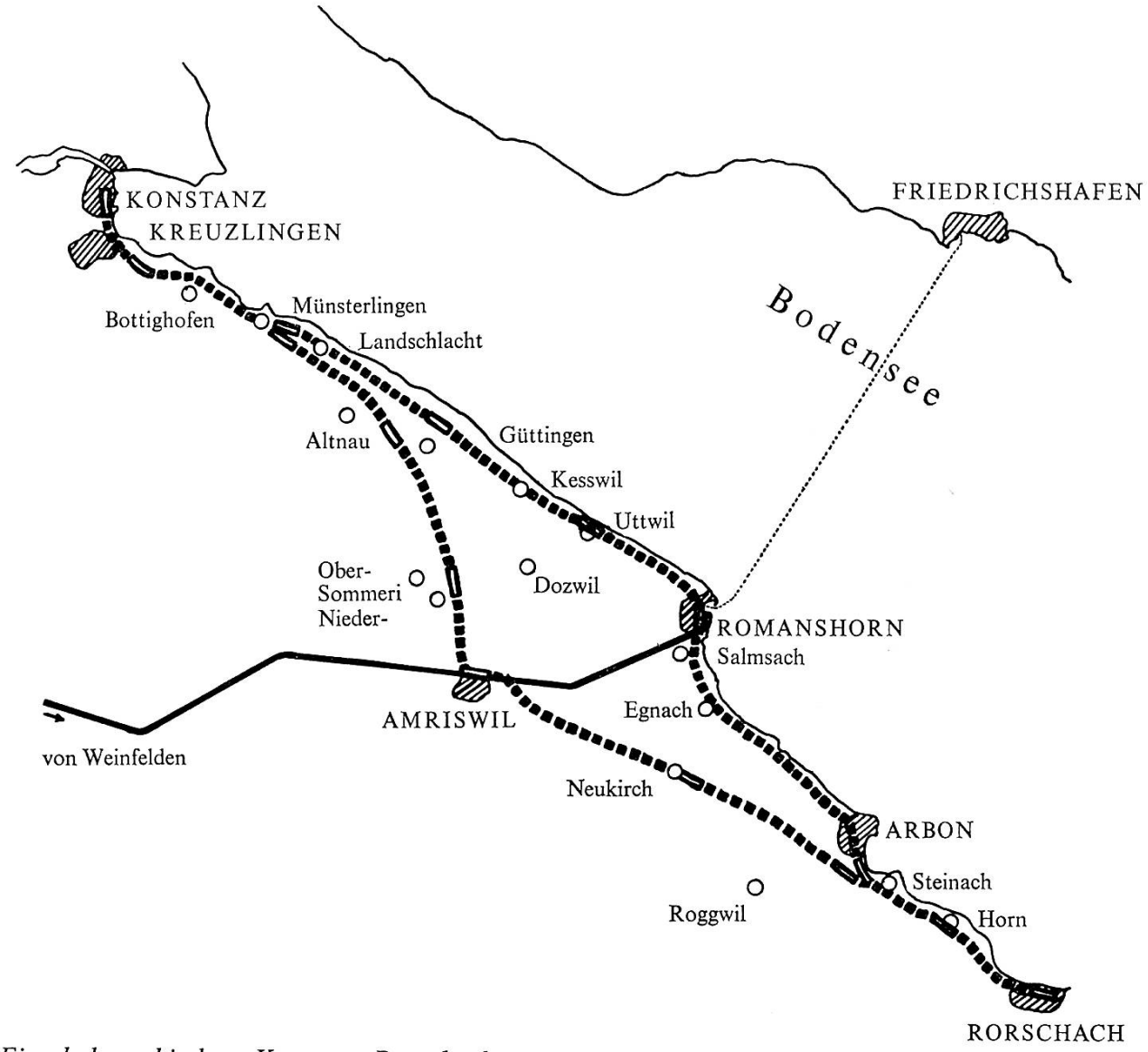
30 Vgl. Brief RR SG an RR TG 15. 1. 1864; Prot. RR 1864 § 129.

31 In § 40 verpflichtete sich der Kanton Thurgau, derjenigen Gesellschaft, welcher die Konzession für die Thurtallinie erteilt wurde, sobald sie es verlangte, auch eine Konzession für die Fortführung der Bahnlinie in der Richtung gegen Rorschach (bis an die Kantonsgrenze) unter den gleichen Bedingungen zu erteilen. Vgl. ABl. 1863 S. 814.

32 St.Gallen verpflichtete sich darin, der die Eisenbahn von Zürich nach Romanshorn erstellenden Gesellschaft die für die Fortsetzung dieser Bahn nach Rorschach erforderliche Konzession zu erteilen, und zwar unter den gleichen Bedingungen, welche für die Bahnstrecke von Rickenbach nach Aadorf vereinbart worden waren. Zudem musste der Bahnhof in Rorschach so angelegt werden, dass der Anschluss der Zürich-Romanshorn-Rorschacher-Linie so bewerkstelligt werden konnte, dass die Weiterbeförderung auf anderen Linien ohne Umladung möglich war. Vgl. KBl. VII S. 205.

33 Vgl. MB RR Nr. 9 (27. 1. 1864); s. auch RR TG an RR SG 27. 1. 1864: MB RR Nr. 8.

34 Vgl. Tgb. Dubs 24. 3. 1864.



Eisenbahnverbindung Konstanz-Rorschach

Linienführung über Amriswil oder Romanshorn mit den projektierten Stationen (nach Bahning. Seitz, s. Beilage zu Häberlins Eröffnungsrede)

schach nicht erst in Romanshorn, sondern schon in Amriswil stattfinden zu lassen»[35]. Dies wurde auch der thurgauischen Regierung mitgeteilt und zur Besprechung dieser Frage eine Konferenz vorgeschlagen[36]. Auf diese Konferenzanerbietung ging der Regierungsrat aber nicht ein, weil er nicht auf der von der Direktion in Aussicht gestellten beschränkten Grundlage, welche im wesentlichen nur die Anschlusserstellung in Amriswil beschlug, verhandeln wollte. Er unterliess es auch nicht, zu bemerken, dass nach dem Urteil der öffentlichen Meinung in einem grossen Teil des Kantons Thurgau das Projekt der Nordostbahndirektion geeignet sei, den bisherigen Eisenbahnverkehr der Seegegend zu beschränken und dadurch auch wichtige kantonale Interessen zu beeinträchtigen[37].

Häberlin kam nun in eine schwierige Lage: Einerseits musste er in Zürich in der Direktion der Nordostbahn glauben machen, dass der Thurgau die Abzweigung in Amriswil wolle, anderseits musste er im Thurgau für dieselbe und damit für eine durchgehende Linie Konstanz-Amriswil-Rorschach Stimmung machen, wobei er jedoch zum voraus wusste, dass die Nordostbahn nicht nach Konstanz bauen würde. Dies führte dann an beiden Orten zu falschen Auffassungen, indem die Thurgauer glaubten, die Nordostbahn in der Hand zu haben, und die Nordostbahndirektion hinwiederum der Ansicht war, dem Thurgau mit einer Abzweigung in Amriswil einen Dienst zu erweisen, weshalb man am Ausschlussrecht nach Konstanz unbedingt festhalten könne. Häberlins Äusserungen wurden so oft als diejenigen der Nordostbahndirektion betrachtet, was jedoch nur ab und zu zutraf, und die Ansichten der Nordostbahndirektion wurden andrerseits wiederum als seine persönliche Betrachtungsweise ausgelegt, was zu vielen Verdrehungen und Anfeindungen führte.

Das Seetalkomitee, das die Bedeutung Häberlins im Thurgau und in Zürich kannte, wollte ihn für seine Pläne, für eine Linie über Romanshorn, gewinnen, weshalb Kolb und Guhl zu ihm abgeordnet wurden. Diese waren aber bei Häberlin an den Falschen geraten, erklärte er ihnen doch in seiner Stellung als Direktor der Nordostbahn recht schroff: «Nie und nimmer bauen wir nach Konstanz, die Konzession Amriswil-Rorschach wollen wir um jeden Preis, wäre es mit Bundeszwang, und von Amriswil nach Kon-

35 Prot. Dir. NOB XXVI S. 128. — Für Vergleichung der Linie Rorschach-Romanshorn-Konstanz mit der Linie Rorschach-Amriswil-Konstanz sollten die erforderlichen Erhebungen durch das technische Bureau der Nordostbahn angefertigt werden.

36 Vgl. Brief NOB an RR 30. 1./1. 2. 1864.

37 Vgl. RR an NOB 3. 2. 1864; Prot. Dir. NOB XXVI S. 159,20.
Die Regierung, die in dieser Eisenbahnfrage durch die Rechtsverhältnisse einen schwierigen Standpunkt hatte, verhielt sich als Gesamtbehörde nach allen Seiten zurückhaltend; lediglich einzelne Mitglieder gaben ihre Ansicht öffentlich zugunsten des einen Projektes kund, so namentlich Regierungsrat Labhardt als Präsident des Seetalkomitees und Regierungsrat Sulzberger. Vgl. Sulzbergers Artikel im Anzeiger am Rhein (†) 28. 1., 11., 13. und 18. 2. 1864 und Tg. Ztg. 14. 2. 1864.

stanz baue dann, wer da wolle; niemand wird uns zumuten, uns den Strick selbst um den Hals zu werfen. Unser Ziel ist die direkteste Verbindung zwischen Rorschach und unserer Linie, und haben wir dieses, so baue weiter, wer möge! Anders können und anders werden wir nicht handeln»[38]. Diese Äusserung Häberlins, welche von Kolb in der «Thurgauer Zeitung» veröffentlicht wurde, erregte einiges Aufsehen, besonders da man der Ansicht war, es handle sich hier auch um Häberlins persönliche Meinung. Dies traf aber nicht ganz zu. Wohl hatte er Kolb unverhohlen erklärt, dass die Nordostbahn von Amriswil nicht nach Konstanz bauen werde, — so wenig als das Verbindungsstück von Romanshorn nach Rorschach —[39], denn es gebe in der Tat keine widersinnigere Zumutung als die, dass eine Eisenbahngesellschaft, welche schon 1852 das Ausschlussrecht einer solchen Bahn verlangt habe, nun selbst diese Linie bauen werde, und zwar mit ihrem Gelde bei einer voraussichtlich zweifelhaften Rentabilität. Häberlin hatte aber noch weiter beigefügt, — was Kolb in seiner diesbezüglichen Korrespondenz verschwiegen hatte —, dass er persönlich auch für die Erstellung der Verbindungsbahn Konstanz-Amriswil wirken werde[40]. Trotzdem schenkten viele Häberlins Bestrebungen für eine durchgehende Linie über Amriswil lange Zeit keinen Glauben, da sie ihn als den Vertreter der Interessen der Nordostbahn betrachteten. Dies brachte ihm viele, zum Teil ungerechtfertigte Vorwürfe ein.

Häberlin unternahm nun im Thurgau grosse Anstrengungen, um Anhänger für seine Pläne zu gewinnen. In der zweiten Februarwoche liess er ein von ihm und 25 Männern[41] unterzeichnetes Einladungsschreiben im oberen Thurgau zirkulieren, worin er die mit seinem Programm Befreundeten auf den 14. Februar zu einer Versammlung nach Weinfelden einlud. Der Grundgedanke seines Einladungsschreibens, das hauptsächlich die Bewohner der beteiligten Gegenden ansprach, war folgender: Sofern auf der einen Seite der Nordostbahngesellschaft der Anschluss in Amriswil verweigert würde und auf der andern Seite die Ausschlussbestimmung für die Linie

38 Vgl. Tg. Ztg. 12. 2. 1864: Artikel «vom Obersee-Ufer» von Kolb.

39 Dies ist weniger die Ansicht der Nordostbahndirektion, als Häberlins ganz persönliche Äusserung. S. Tgb. Dubs 1864 ff., wo das Zerwürfnis Häberlins mit Escher wegen dieser Eisenbahnfrage mehrmals angetönt ist.
(Die tieferen Differenzen zwischen Escher und Häberlin werden in dieser Arbeit erstmals versucht, etwas eingehender darzulegen, da damals, wie heute, grossenteils die Auffassungsweise vorhanden war, Häberlin habe in Übereinstimmung mit Escher gehandelt; diese Auseinandersetzungen, die zwar nur vorübergehender Natur waren, waren nämlich in der Öffentlichkeit kaum merkbar.)

40 Vgl. Eröffnungsrede S. 12/13.

41 Es waren hauptsächlich Grossratsmitglieder, unter denen Bezirksstatthalter Diethelm, Nationalrat Lüthi, alt Regierungsrat Reiffer, Dr. Scherb, Hauptmann Leumann und Bischof die bedeutendsten waren. Vgl. Tg. Ztg. 12. 2. 1864 und Wächter 12. 2. 1864. Nachträglich wurde das Zirkular auch noch von einigen anderen unterzeichnet.

Romanshorn-Konstanz entweder gar nicht oder nicht in ehrenhafter Weise behoben werden könnte, so lasse sich kein anderes Ergebnis voraussehen, als dass die Erwartungen der oberen Seegegend, von Konstanz bis Amriswil bzw. Romanshorn, und der Strecke Amriswil-Rorschach überhaupt nicht oder wenigstens auf lange Zeit nicht ihre Befriedigung werden finden können. Es entstehe deshalb die Frage, ob es nicht möglich wäre, auf dem Wege einer Vermittlung der Interessen und des gegenseitigen Entgegenkommens die einen und die andern Hindernisse zu überwinden und zugleich Mittel und Wege zu finden, wie in einer der Ehre und Wohlfahrt des Kantons besser zusagenden Weise wirkliche Resultate herbeigeführt werden könnten[42].

Häberlin hoffte — ohne selbst gegenüber den Romanshornern zu Zugeständnissen bereit zu sein —, unter solchen Gesichtspunkten die Linie über Amriswil durchsetzen zu können. Dieselbe fand er nämlich einzig mit der Ehre und der Rechtsstellung des Kantons vereinbar und erachtete sie als sowohl den allgemein schweizerischen als namentlich auch den kantonalen Interessen in überwiegendem Masse besser entsprechend[43].

Am 14. Februar 1864 kamen etwa 600—700 Männer zur Eisenbahnversammlung nach Weinfelden, und zwar erschienen sie nicht nur aus denjenigen Gegenden, an welche eigentlich das Einladungsschreiben gerichtet gewesen war, sondern auch in grosser Zahl aus den Gemeinden Romanshorn, Uttwil, Kesswil und Kreuzlingen, welche befürchteten, durch eine weiter ins Kantonsinnere gezogene Linie umgangen zu werden. Häberlin, der am Vormittag mit dem Komitee, das sich aus den Mitunterzeichnern des Einladungsschreibens zusammensetzte, die Anträge durchberaten hatte, eröffnete die Versammlung mit einer langen, die verschiedenen Verhältnisse beleuchtenden Rede. Dabei umriss er das Ziel dieser Versammlung mit folgenden Worten: «Im gegenwärtigen Momente handelt es sich lediglich darum, sich über *diejenige Stellung zu beraten, welche der Kanton Thurgau gegenüber den sich vorbereitenden Ereignissen,* gegenüber den, teilweise sich durchkreuzenden, *Bestrebungen fremder Staaten und Gesellschaften einnehmen soll,* um, soviel es von ihm abhängt, *die für den Kanton Thurgau beziehungsweise die nächstbeteiligten Landesgegenden vorteilhaftesten Resultate zu erreichen*»[44].

Häberlin ging sodann der Frage nach, welche Politik dem Thurgau in dieser Eisenbahnangelegenheit sowohl durch das Recht als auch durch sein Interesse vorgezeichnet war. Dabei ging er mit juristischer Gewandtheit und

42 Vgl. Einladungsschreiben in Tg. Ztg. und Wächter 10. 2. 1864; s. auch Eröffnungsrede Vorwort S. III.
43 Vgl. Eröffnungsrede Vorwort S. IV.
44 Eröffnungsrede S. 2.

Geschicklichkeit vor und rückte die Verhältnisse in dasjenige Licht, in welchem sie zum Vorteile der Amriswiler Linie leuchteten.
Zuerst legte er deshalb den Standpunkt der Nordostbahn dar, welche gewillt war, das Verbindungsstück mit der geplanten Bodenseegürtelbahn herzustellen, sofern ihr die Abzweigung in Amriswil gestattet wurde. Die Nordostbahn war nach seinen Äusserungen vor allem für diese Abzweigung, weil dadurch die Strecke von Winterthur nach Rorschach wesentlich verkürzt würde, als wenn sie über Romanshorn laufen müsste, und damit konkurrenzfähiger zur Linie Winterthur-St. Gallen-Rorschach würde. Häberlin prüfte deshalb, wer denn überhaupt eine Abzweigung in Amriswil bekämpfe, und stellte fest, dass dies in erster Linie der Kanton St. Gallen oder die Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen sei; der Grund sei klar, denn die Vereinigten Schweizerbahnen sollten zur Transitlinie erhoben und die Linie Romanshorn-Winterthur zur Lokalbahn herabgedrückt werden. St. Gallen werde deshalb sicherlich eine Konzession für die Strecke Amriswil-Rorschach verweigern, wodurch eine Zwangskonzession des Bundes nötig würde. Er verwies dann darauf, dass das Ausschlussrecht der Nordostbahn sowohl bei der Linie Romanshorn-Konstanz wie auch Amriswil-Konstanz nicht minder in gleicher Kraft fortbestehe. Die Begründer der Nordostbahn im Kanton Zürich hätten sich seinerzeit nämlich einzig unter *der* Bedingung für den Ausgangspunkt in Romanshorn entschlossen, wenn sie versichert sein durften, dass die Nordostbahn nicht in Bälde den Charakter einer *Transitlinie* durch die Konkurrenz einer Rheinlinie über Konstanz nach Basel verlieren würde. Dass die Strecke Romanshorn-Konstanz durch eine Zwangskonzession von den eidgenössischen Räten geöffnet würde, sei höchst unwahrscheinlich, denn sie leite den Verkehr von der Schweiz ab und könne deshalb nicht im Interesse der Eidgenossenschaft liegen[45].
Häberlin betonte, dass das Projekt einer Verbindungsbahn Konstanz-Amriswil-Rorschach wesentlich grössere Chancen für eine Verwirklichung habe, da dieses rechtlich möglich sei. Er dachte sich die Ausführung folgendermassen: Der Kanton Thurgau verlangt die Verzichtleistung der Nordostbahn auf das ihr gemäss Artikel 3 der Konzessionsurkunde vom 8. Dezember 1852 zustehende Ausschlussrecht, gestattet aber seinerseits der Nordostbahn — zur besseren Konkurrenzfähigkeit — den Anschluss in Amriswil und hilft die Durchführung dieser Linie nach Rorschach auch auf st. gallischem Gebiet zu erwirken. Häberlin glaubte, dass es dann — obwohl er keine falschen Hoffnungen erwecken wollte, denn er handelte in der ganzen Angelegenheit auf eigene Faust — sogar möglich sein sollte, die Nordostbahn noch zu einem weiteren Entgegenkommen zugunsten der Linie

45 Vgl. Eröffnungsrede S. 3—10.

Amriswil-Konstanz zu bewegen. Beharre jedoch die Nordostbahn auf ihrem Ausschlussrecht, so solle sich der Thurgau auf den wirklichen Wortlaut der Konzessionsurkunde berufen, wonach eine Linie Romanshorn-Konstanz, nicht aber eine Zweigbahn von Amriswil ausgeschlossen sei[46].
Häberlin erklärte, dass, wenn die rechtliche Stellung geklärt sei, die Trassefrage von geringstem Belange sei, und ging deshalb gar nicht näher auf dieselbe ein, obwohl ihm die Berechnungen von Nordostbahningenieur Seitz zur Verfügung gestanden hätten[47].
Er kam auch noch auf die Unterstützung von Seite Badens zu sprechen, mit welcher die Seetalbahnfreunde stets auftrumpften. Dabei behauptete er — und gerade hier täuschte er sich, wie sich später zeigte, gewaltig —, dass Baden, wenn es überhaupt auf schweizerischem Gebiete die Verbindung mit der Bodenseegürtelbahn anstrebe, auch die Linie über Amriswil unterstützen werde; träfe dies nicht zu, so würde auch die darauf gegründete Hoffnung für das Projekt Konstanz-Romanshorn-Rorschach dahinfallen[48]. Wenn sich Baden jedoch überhaupt nicht beteilige, so sei die Linie Konstanz-Amriswil-Rorschach in überwiegend höherem Grade geeignet, eine Mehrzahl von Verkehrsinteressen des Landes zu vermitteln. «Nicht nur ist die Verbindung des gesamten Thurtales mit dem Obersee und mit Konstanz um volle zwei Tarifstunden und diejenige mit Rorschach um eine Stunde näher als über Romanshorn; nicht nur berührt dieselbe von Konstanz bis Amriswil die gewerbereicheren Ortschaften und Gegenden als über Romanshorn und setzt dieselbe die Strecke Amriswil-Rorschach in den Genuss eines verbesserten Verkehrsmittels; sondern, was ebenfalls nicht ausser acht zu lassen ist, der ganze Bezirk Bischofszell ist der Eisenbahnlinie Kontanz-Amriswil und Rorschach-Amriswil näher gerückt. Eine Postverbindung von Bischofszell nach Amriswil kann nicht ausbleiben»[49].
Einen Nachteil der durchgehenden Linie über Amriswil gestand Häberlin indessen zu, nämlich dass der Hafenort Romanshorn dabei zu kurz komme. Doch er vertröstete denselben damit, dass er die Wasserstrasse (nach Friedrichshafen) weiterhin habe und dass man bisher das Möglichste zu seinem Aufblühen getan habe[50].
Abschliessend legte er der Versammlung das Programm vor, auf das sich das Komitee geeinigt hatte:

«Die direkte oder *Seetal-Linie* (Konstanz-Romanshorn-Rorschach) kann im Hinblick auf die bestehenden Rechtsverhältnisse und die verhältnismässig geringeren nationalwirt-

46 Vgl. Eröffnungsrede S. 11/12.
47 S. Beilage B zur Eröffnungsrede: Bericht und Gutachten sowie ein Eisenbahnkärtchen von Bahningenieur Seitz vom 10. 2. 1864. Vgl. auch Häberlin an Escher 15. 2. 1864.
48 Vgl. die angeführten Gründe: Eröffnungsrede S. 13—15.
49 Eröffnungsrede S. 15.
50 Vgl. Eröffnungsrede S. 16.

schaftlichen Vorteile für das Land nicht oder doch nicht *in erster Linie* in Aussicht genommen werden.
Dagegen soll das Zustandekommen einer Eisenbahn *Konstanz-Amriswil-Rorschach,* soweit immer möglich, ohne das Ganze oder die *einzelnen Abteilungen* zu gefährden, als ein *gemeinschaftliches und unteilbares Endziel* angestrebt werden, in der Art,
dass gegen Konzessionierung des Verbindungsstückes *Amriswil-Rorschach* und Auswirkung der Konzession auf st.gallischem Gebiet zum mindesten die *Verzichtleistung der Nordostbahngesellschaft auf das ihr in Art. 3 des Vertrages vom 8. Dezember 1852 zugesicherte Ausschlussrecht bedungen wird,* und
dass die Herstellung einer *Verbindungsbahn Konstanz-Amriswil,* sei es ausschliesslich durch eine bereits bestehende Betriebsgesellschaft, sei es nötigenfalls unter angemessener Mitbeteiligung des Staates und der Gemeinden, herbeigeführt werde.»[51]

Nach der mehr als einstündigen Rede Häberlins kam es, nachdem noch einige Aufschlüsse über die beiden in Frage stehenden Trasses gegeben worden waren, zu einer teilweise recht hitzigen Diskussion. Anderwert, über dessen Erscheinen Häberlin sehr unwillig war[52], vertrat eine zwar nicht unbedingt hinsichtlich des Endzieles andere, wohl aber bezüglich der Mittel abweichende Ansicht und wies vor allem auf die Notwendigkeit hin, dass bei Erteilung einer Konzession Rorschach-Amriswil genügende Garantien für die Fortsetzung der Linie nach Konstanz verlangt werden und auch vorhanden seien, denn die Gefahr liege sonst nahe, dass dieselbe nicht verwirklicht werde. Er erachtete ganz allgemein die Erstellung einer durchgehenden Eisenbahnlinie von Rorschach nach Konstanz als die thurgauischen Interessen allein vollständig befriedigend und stellte deshalb einen diesbezüglichen Antrag. Während Reiffer und Leumann die Anträge des Komitees in Schutz nahmen, vertraten Dr. Binswanger und Oberrichter Bachmann den Standpunkt der Konstanzer Versammlung. Nach einem heftigen Wortwechsel zwischen Anderwert und Häberlin liess letzterer die Anträge des Komitees fallen und schlug vor, dass man die Beratung, in welcher Art das Hauptziel am besten zu verfolgen sei, besser den Behörden überlasse, weshalb er einfach den Satz «es sei die Anstrebung einer Eisenbahn *Konstanz-Amriswil-Rorschach* als Meinungs- und Wunschäusserung der Versammlung zu erklären» als Programm des Komitees in Abstimmung brachte. Dieser Antrag erhielt dann die Zustimmung von ungefähr zwei Dritteln der Anwesenden, während die übrigen für die Beifügung der von Anderwert geforderten Garantien oder für dessen speziellen Antrag waren, worüber aber nicht abgestimmt wurde[53].

51 Eröffnungsrede S. 18.

52 Häberlin vermutete, dass Kappeler dahinterstecke und Anderwert aufgewiegelt habe. Vgl. Häberlin an Escher 15. 2. 1864.

53 Vgl. Tg. Ztg. 16. 2. 1864; Wächter 17. 2. 1864; Eröffnungsrede Vorwort S. V. Häberlin schrieb an Escher (15. 2. 1864), dass drei Fünftel der Anwesenden beigestimmt hätten, und bemerkte hiezu, dass die Männer seiner Ansicht aus den verschiedensten Kantonsteilen in einzelnen Personen vertreten gewesen seien, während die Gegner von ein paar lokal beteiligten Orten massenhaft gekommen seien. «Hätten wir so operieren wollen, wir hätten sieben Achtel Mehrheit bekommen. Nicht wahr: es ist eine feine Delikatesse,

In der Folge suchten die beiden sich rivalisierenden Eisenbahnkomitees, das Seetalkomitee und die Veranstalter der Weinfelder Versammlung, das sogenannte Amriswiler Komitee, ihr Ziel auf ganz verschiedenen Wegen zu erreichen. Das Seetalkomitee, das am 21. Februar zu seiner Konstituierung in Romanshorn zusammentrat, betrachtete die Verwirklichung einer Eisenbahn Rorschach-Romanshorn-Konstanz als den ausschliesslichen Zweck seiner Aufgabe und machte sich deshalb sogleich an dessen Erreichung, indem es beschloss, Gründungsaktien zu 20 Franken herauszugeben, technische Untersuchungen der beiden Linien durch Oberingenieur Hartmann vornehmen zu lassen, geeignete Massnahmen zum Zwecke eines möglichst leichten und vorteilhaften Expropriationsverfahrens anzuwenden und die Mitwirkung der Regierungen von Baden und St. Gallen und der interessierten Gemeindebehörden zu gewinnen[54]. Demgegenüber suchte das Amriswiler Komitee namentlich eine günstige Wirkung und Stimmung im Thurgau, sowohl beim Volke als auch bei der Regierung und dem Grossen Rat, zu erzielen, indem es in Wort und Schrift die Vorteile der Amriswiler Linie klarlegte.

Das Amriswiler Komitee erliess zuerst eine «Ansprache» an die Bewohner der obern Seegegend, welche von Häberlin nach der an der Zusammenkunft vom 21. Februar gewalteten Diskussion abgefasst worden war. Darin wurde die Erstellung der *gesamt*en Eisenbahnlinie Konstanz-Amriswil-Rorschach als der *gemeinschaftliche und unteilbare Zielpunkt seiner Bestrebungen* bezeichnet und die Mitbürger am Obersee eingeladen, «die dargebotene Hand zu *gemeinschaftlicher* Mitwirkung in Verfolgung des *einen Zieles* zu ergreifen». Es hiess dann weiter: «Wir sind im besondern damit einverstanden, dass das Verbindungsstück Amriswil-Rorschach nicht vergeben werden soll, so lange nicht von den Staatsbehörden alle Mittel erschöpft sein werden, um auch die Fortsetzung nach Konstanz (sei es ausschliesslich durch bereits bestehende Betriebsgesellschaften, sei es nötigenfalls unter angemessener finanzieller Mitbeteiligung des Staates und der Gemeinden) sicherzustellen.» Zu diesem Zweck sollte ein Gesuch an den Regierungsrat und an den Grossen Rat gerichtet und derselbe darin eingeladen werden, mit den betreffenden Eisenbahngesellschaften sachbezügliche Unterhandlungen zu pflegen, über das Mass und die Art der allfällig erforderlichen staatlichen Mittel geeignete Vorlagen zu machen und überhaupt die Angelegenheit in ihrer *Totalität* einem möglichst befriedigenden Ausgang entgegenzuführen.

wie sich gewisse Herren ohne Einladung zudrängten.»
Über die Weinfelder Versammlung s. auch Albrecht S. 17—20. Seine Darstellungen sind jedoch teilweise mit Vorsicht aufzunehmen, denn sie sind oft tendenziös. Albrecht, der Aktuar des Seetalkomitees gewesen war, wurde namentlich Häberlin nicht gerecht, weil er denselben als den grössten Feind des Seetalkomitees betrachtet hatte.

54 Vgl. Tg. Ztg. 24. 2. 1864; Albrecht S. 22.

Es wurde dabei die Hoffnung ausgesprochen, dass, da die Zugsrichtung über Amriswil zugleich den allgemein schweizerischen und im besondern den *kantonalen Gesamtinteressen* am besten diene, die *Behörden* ohne Zweifel umso eher geneigt sein werden, dem Unternehmen die staatliche Unterstützung zuzuwenden. Um aber dieses Ziel zu erreichen, sei ein «einträchtiges, auf gegenseitiger Handbietung *beruhendes Zusammenwirken der zunächst beteiligten Landesgegenden* notwendig»[55].

Am 13. März fasste das Amriswiler Komitee den Beschluss, eine diesbezügliche Petition an den Regierungsrat für sich und zu Handen des Grossen Rates zu richten. Darin wurde, nach Darlegung der verschiedenen Gesichtspunkte, folgendes Bittgesuch gestellt: «*Es wollen die Staatsbehörden die Erstellung einer Eisenbahnverbindung Konstanz-Rorschach nach besten Kräften unterstützen und fördern* und, wenn und soweit dabei Staatsbeiträge in Frage kommen sollten, diese letzteren der Linie *Konstanz-Amriswil-Rorschach* zuwenden — in der Art, dass, bevor die Linie von Rorschach nach Amriswil vergeben würde, die Fortsetzung nach Konstanz gleichzeitig gesichert werden soll»[56].

Diese Petition wurde an die Ortsvorsteher der Gemeinden der Bezirke Arbon, Bischofszell, Gottlieben und Weinfelden zur Sammlung von Unterschriften verteilt. In einem Begleitschreiben wurde darauf hingewiesen, dass es sich nun, nachdem man sich über die geeignete Zugsrichtung durch die gegebenen Rechtsverhältnisse und die vorwiegenden Interessen des Landes eigentlich im klaren sein sollte, um die Art und Weise der *Vorbereitung* und *Realisierung* des *festgestellten Endzieles* handle; diese letztern können und sollen in dem zuversichtlichen Vertrauen auf die innere Wahrheit des Programms den Staatsbehörden anheimgegeben werden[57].

Mit dieser Petition und der diesbezüglichen Unterschriftensammlung schloss das Amriswiler Komitee seine Tätigkeit für die Erstellung einer Eisenbahn Konstanz-Amriswil-Rorschach, indem es damit diese Angelegenheit dem Entscheid der Staatsbehörden übergeben wollte[58]. Häberlin als dessen Präsident war die treibende Kraft gewesen, war er es doch, der das Amriswiler Projekt zuerst angeregt und beantragt hatte; er hatte die Hauptarbeit geleistet und trotz vieler ungerechtfertigter und böswilliger Angriffe mit rastloser und aufopfernder Energie für die Interessen des Gesamtkantons zu wirken gesucht. Er verkörperte eigentlich das Amriswiler Komitee, weshalb sein Name mit demselben unweigerlich verbunden

55 «Ansprache» abgedruckt in Tg. Ztg. 24. 2. 1864.
56 Petition in Wächter 23. 3. 1864; vgl. auch Wächter 16. 3. 1864.
57 Vgl. Begleitschreiben in Wächter 23. 3. 1864.
58 S. öffentliches Anerkennungs- und Dankesschreiben des Ausschusses des Amriswiler Komitees an seinen Präsidenten: Wächter 16. 3. 1864.

war. Um zu zeigen, dass er nicht im ausserkantonalen Interesse handelte und auch keine Sonderinteressen verfolgte, sondern rein vom kantonalen Standpunkt ausging, übergab er die ganze Eisenbahnfrage den Staatsbehörden zur Erledigung. Er wusste dabei natürlich wohl, dass dadurch seine Einflussnahme keineswegs ausgeschaltet war; ganz im Gegenteil, seine dominierende Stellung bestand im Thurgau trotz einiger unliebsamer Angriffe nach wie vor.

Die thurgauische Eisenbahnfrage fand, namentlich seit der Weinfelder Versammlung vom 14. Februar, ihren Niederschlag in den verschiedensten Artikeln und Korrespondenzen der thurgauischen Zeitungen, wobei je nachdem dieser oder jener Standpunkt vertreten wurde. Die «Thurgauer Zeitung» verhielt sich vorerst neutral, in abwartender Stellung und öffnete beiden Parteien ihre Spalten. Der «Wächter» hatte sich hingegen eindeutig für Amriswil entschieden, was sich auch dadurch kundtat, dass er nun in dieser Frage das Sprachrohr Häberlins wurde. Die übrigen Zeitungen ergriffen je nach ihrem Erscheinungsort für das eine oder für das andere Projekt Partei. Aber nicht nur die thurgauischen Zeitungen, sondern auch die ausserkantonalen, ja auch die badischen Blätter brachten mehr oder weniger genaue Berichte über die beiden Eisenbahnprojekte; besonders die St. Galler Zeitungen interessierten sich für den Fortgang dieser Eisenbahnangelegenheit, denn ihnen stand die Seetallinie sehr nahe. Viele hatten dabei — in Unkenntnis der wirklichen Verhältnisse — eine vorgefasste Meinung und billigten dem Amriswiler Komitee nicht die lauteren Absichten einer durchgehenden Linie zu, sondern glaubten, dieses verfechte, unter Häberlins Einfluss stehend, nur die Interessen der Nordostbahn und suche deshalb unter dem Deckmantel einer durchgehenden Linie lediglich die Verbindung zwischen Amriswil und Rorschach zu bewerkstelligen. Häberlin wurde so durch seine Doppelstellung als Direktor der Nordostbahn und als Präsident des Amriswiler Komitees vielen ungerechten Beurteilungen ausgesetzt; der Grund hiefür lag hauptsächlich darin, dass man seine anfänglichen Äusserungen, in denen er sich als Nordostbahndirektor lediglich für die Linie Amriswil-Rorschach ausgesprochen hatte, als seine persönliche Ansicht ansah und deshalb seinen späteren Äusserungen für eine durchgehende Linie über Amriswil keinen Glauben mehr schenkte. In mehreren Zeitungsartikeln suchte Häberlin die falschen Auffassungen zu berichtigen, wodurch er erneut in eine Polemik hineingerissen wurde, welche später weitergehende Folgen hatte. Diesmal geriet er mit Anderwert, dem er im Herbst 1863 zur Nationalratsstelle verholfen hatte, in eine unerquickliche Auseinandersetzung, die ihren Anfangspunkt eigentlich an der Weinfelder Versammlung gehabt hatte. Während Anderwert am 23. September 1863 als Berichterstatter der Grossratskommission den Anschluss des Thurgaus an die Gotthardkonferenz beantragt und sich für die Nordostbahn erklärt

hatte[59], hatte er in entgegengesetzter Weise am 14. Februar 1864 gegen die Nordostbahn aufgehetzt und die mit derselben bestehenden Verträge in Zweifel gezogen[60]; einen halben Monat später vertrat er dann die Ansicht, dass die Nordostbahn durch die Anstrebung einer Abzweigung in Amriswil die betreffenden Verträge selbst aufgebe[61], so dass die Rechtslage für den Thurgau eine neue und deshalb eine freie und ungebundene werde, wozu hinzukomme, dass für die Linie Konstanz-Amriswil gar kein Ausschlussrecht bestehe. Anderwert wollte deshalb gegenüber der Bewerbung der Nordostbahn für die Strecke Amriswil-Rorschach diejenigen Bedingungen stellen, die ihm angemessen schienen, weshalb er die Eisenbahnfrage auf folgende Weise gelöst wissen wollte: Die Nordostbahn soll an die Erstellung der Verbindungslinie nach Konstanz eine verhältnismässige Beteiligung übernehmen, wozu auch noch die badische Rheinbahn, welche ein grosses Interesse am Anschluss an das schweizerische Bahnnetz habe, und der thurgauische Staat in namhafte Mitleidenschaft gezogen werden sollen; weise die Nordostbahn die Beteiligung zurück, so sei man genötigt, die Blicke nach andern Orten zu richten[62].

Häberlin, dem von Anderwert vor allem ein Mangel an Mut und eine unvereinbare Interessenvereinigung vorgeworfen worden waren[63], kannte die

59 Anderwert hatte damals darauf hingewiesen, dass die Nordostbahn für die Strecke Rorschach-Romanshorn oder -Amriswil, welche ein Stück der Bodenseegürtelbahn bilde, bereits die Konzession besitze; die Linie Romanshorn- oder Amriswil-Konstanz habe nur lokale Bedeutung, wogegen zudem noch der Konzessionsvertrag mit der Nordostbahn als Hindernis entgegenstehe. Er hatte dabei betont, dass die Kommission die Beziehungen zur Nordostbahn hoch anschlagen müsse. Vgl. Tg. Ztg. 25. 9. 1863 und Wächter 6. 3. 1864 =.

60 Er hatte sich an der Weinfelder Versammlung dahin geäussert, dass die Konzessionsurkunde vom 8. Dezember 1852 nicht privatrechtlicher Natur sei, sondern ins Gebiet des öffentlichen Rechtes falle, welches den Forderungen des Volkes, dem Bedürfnisse grosser Landesgegenden, wie den sozialen Fortschritten derselben Rechnung trage. «Wo man sich schroff und starr auf Siegel und Papier, auf Verträge berufe, die sich überlebt haben, da beginne die Aristokratie, die Analogie der Feudalherrschaft deutscher Stammbäume und Sklavenhalter Nordamerikas. Solche Dokumente seien ein durch die Anstrengungen im Geiste des Fortschrittes überwindbares Bollwerk . . . Die Völker waren durch Verträge geschützte Institute, man habe das staatliche Hoheitsrecht benutzt, beides, Klöster und Verträge, aufzuheben, weil sie der neuen Zeitrichtung nicht mehr entsprechen. Bei den Eisenbahnen dürfe ein Gleiches geschehen . . .» (Anderwerts Votum zit. nach dem Referate der «Thurgauer Nachrichten» in Wächter 4. 3. 1864 =.)

61 Vgl. Tg. Ztg. 27. 2. 1864 * (Anderwert).

62 Vgl. Tg. Ztg. 26./27. 2. und 5./6. 3. 1864 * (Anderwert).

63 Anderwert warf Häberlin vor, dass die Versammlung von Weinfelden nur auf der Grundlage der Anerbietungen der Nordostbahn beraten habe, und führte hiezu die Korrespondenz eines den zürcherischen Eisenbahnkreisen angehörenden Mannes an den Frankfurter «Aktionär» Nr. 529 als Beweis an (Tg. Ztg. 13. 3. 1864 *). Häberlin betonte hingegen, dass er vielmehr den Mut gehabt habe, ohne Popularitätshascherei, in der bestimmten Voraussicht der Verkennung denjenigen Weg für die Verwirklichung des Projektes zu betreten, der einzig zum Ziele hätte führen können. Die kantonalen Interessen standen bei ihm vor den Interessen der Nordostbahn, weshalb er auch nicht

Ansichten der Nordostbahndirektion besser und konnte deshalb solche weitergehenden Forderungen nicht zulassen, ohne selbst das Amriswiler Projekt zu gefährden. Er wusste nämlich, dass die Direktion der Nordostbahn eher das Amriswiler Trasse aufgeben und die ihr zustehende Konzession für die Linie Romanshorn-Rorschach verlangen würde, als dem von Anderwert gestellten Begehren Folge zu leisten. Da er aber selbst für eine durchgehende Linie war, vertrat er, die möglichen Zugeständnisse einschätzend, die Ansicht, dass man von der Nordostbahn für die Gestattung der Abzweigung in Amriswil die Verzichtleistung auf das Ausschlussrecht und deren Mitwirkung für die Fortsetzung nach Konstanz mittels eines wohlfeilen Betriebsvertrages und unentgeltlicher Überlassung des Bahnhofes Amriswil abverlangen sollte. Finanziell sollte aber nach seiner Meinung die Linie Amriswil-Konstanz, welche hauptsächlich dem Lokalverkehr und dem Transitverkehr nach Basel dienen würde, von den zunächst beteiligten Gegenden und vor allem von der badischen Eisenbahnverwaltung, vorab von Konstanz und Umgebung, getragen werden[64].
Die Direktion der Nordostbahn war über die Bestrebungen ihres thurgauischen Direktionsmitgliedes für eine durchgehende Linie Konstanz-Rorschach nicht besonders erfreut[65]. Sie machte nämlich aus dieser Eisenbahnfrage im Thurgau teilweise auch eine Interessensfrage für die Alpenbahn[66]: Der Lukmanier, dessen Bau sie verhindern wollte, hatte, seit die Verhandlungen wegen der Bodenseegürtelbahn im Gange waren, einen neuen Bundesgenossen an Thurgaus Nachbar Baden gewonnen; Baden konnte, da sich die badische Staatsbahn bis Konstanz erstreckte, bei einer durchgehenden Verbindung Konstanz-Rorschach allen vom Rhein nach Italien gehenden Verkehr möglichst lang auf seinen Schienen halten, während es ihn beim Zustandekommen des Gotthards schon in Basel oder Waldshut an die schweizerischen Bahnen abgeben musste. Die Nordostbahn wollte deshalb den unteren Teil einer durchgehenden Linie Konstanz-Rorschach verhindern, um der badischen Bahn das Interesse am Lukmanier zu nehmen und um die eigene Stammlinie durch das Thurtal nicht zu gefährden. Den oberen Teil wollte sie, wie es Häberlin vorgeschlagen hatte, von Rorschach statt nach Romanshorn nach dem mehr landeinwärts gelegenen Amriswil geführt wissen, damit der von Bregenz, Lindau und Friedrichshafen herkom-

als ein Werkzeug derselben angesehen werden wollte. Zum Abschied rief er Anderwert in Erinnerung: «Wer die politische Erbschaft eines anderen vertreten will, hat auch die mit derselben verbundenen *Pflichten* zu übernehmen» (Tg. Ztg. 15. 3. 1864 ♀).
Vgl. auch Wächter 13. 3. 1864 =.

64 Vgl. Wächter 2., 4., 6., 9., 11. und 13. 3. 1864 =.

65 Vgl. Tgb. Dubs 24. 3. 1864.

66 Vgl. Korrespondenz aus Bern in der «Frankfurter Zeitung» vom 2. 3. 1864 zit. in Wächter 9. 3. 1864 =. Nach Häberlins Angaben soll dieselbe von Stämpfli oder aus bundesrätlichem Kreise inspiriert gewesen sein.

mende Verkehr auf kürzerem Wege nach Zürich gelangen könnte als auf den Schienen der Vereinigten Schweizerbahnen über St. Gallen; dies hatte aber für sie, solange die Bodenseegürtelbahn noch nicht gebaut war, keine Eile[67].

Während das Amriswiler Komitee auf weitere Ermittlungen verzichtete, setzte das Seetalkomitee seine Tätigkeit unermüdlich fort und suchte dabei seine Stellung zu verbessern. Es beschäftigte sich besonders mit der Beschaffung von Geldmitteln, um auf diese Weise das rechtliche Hindernis, welches der Ausführung seiner Linie entgegenstand, vergessen zu machen[68]. Hiefür wurde vor allem die Regierung des Grossherzogtums Baden angegangen, die natürlich ein grosses Interesse an diesem Verbindungsstück hatte. Dieselbe stellte wirklich eine finanzielle Beteiligung von bis zu drei Millionen Franken bei der Bildung einer Aktiengesellschaft zur Erstellung einer Eisenbahnlinie Konstanz-Rorschach in Aussicht. Der Präsident des badischen Handelsministeriums, Staatsrat Mathy, legte sich dabei jedoch nicht nur für die Linie über Romanshorn fest, schrieb er doch, dass man sich beteilige, sowohl wenn die vom Seetalkomitee projektierte Linie zur Ausführung gelange, als auch wenn sich die Aktiengesellschaft einer andern Linie, welche von Seite des Kantons Thurgau genehmigt werde, zuwenden sollte[69]. Mit dieser Erklärung war aber das Seetalkomitee nicht zufrieden. Es sandte deshalb eine Abordnung an das badische Handelsministerium, um zu erreichen, dass diese Unterstützung *nur* für die Linie Konstanz-*Romanshorn*-Rorschach — und für keine andere — zugesagt werde; dieses Zugeständnis wurde dann auch tatsächlich erlangt[70]. Von St. Gallen erhielt das Seetalkomitee ebenfalls gewisse Zusicherungen[71], so dass es den Finanzausweis als genügend erachten konnte. Es entschloss sich deshalb im Mai 1864, ein Konzessionsbegehren für die Bodenseebahn Konstanz-Romanshorn-Rorschach zu stellen. Darin brachte es das Gesuch vor, mit der thurgauischen Regierung wegen Festsetzung der diesbezüglichen Be-

67 In einem Bericht des eidgenössischen Departements des Innern über die Erstellung einer Alpeneisenbahn wurde die Seetallinie in folgender Weise charakterisiert: «Wenn man sich die Aufgabe stellen würde, einen schweizerischen Übergang der Alpen zu finden, *der zugleich den Verkehr möglichst von der Schweiz ableitete,* so könnte man mit Ausnahme eines Überganges über den Septimer oder Splügen wohl kaum eine bessere Lösung finden als eine Linie Basel-Konstanz-Romanshorn-Rorschach-Chur-Lukmanier. Sie wäre an der Schweiz angebracht, *wie man ungefähr eine Dachrinne an einem Hause anbringt.*» (Zit. in Wächter 13. 5. 1864).

68 Anlässlich der Versammlung von Landschlacht vom 13. März 1864 behauptete Dr. Binswanger, dass das Baukapital für die Linie über Romanshorn bereits als wirklich gesichert erscheine, indem er das Aktienkapital von der beteiligten Seegegend, von Baden und von den Kantonen St.Gallen, Appenzell (!), Graubünden (!) und Glarus (!) aufzubringen erhoffte. Vgl. Tg. Ztg. 18. 3. 1864.

69 Vgl. Schreiben Mathys zit. in Albrecht S. 28/29.

70 Vgl. Albrecht S. 29.

71 Vgl. RR SG an Seetalkomitee 11. 4. 1864 zit. in Albrecht S. 29/30.

stimmungen in Unterhandlungen zu treten; sollte sich hingegen dieselbe und damit der Kanton wegen früherer Verträge noch zu sehr gebunden fühlen, so wollte es die Akten an den Bundesrat respektive an die Bundesversammlung weitergeleitet wissen[72]. Zur Bestärkung des Konzessionsbegehrens wurde noch ein technisches Gutachten über die projektierte Eisenbahn beigelegt, worin von Oberingenieur Hartmann geradezu auf die Unausführbarkeit der Linie über Amriswil hingewiesen wurde. In einer «Nachschrift» bezeichnete Labhardt als Präsident des Seetalkomitees das Amriswiler Eisenbahnprojekt als ein «Hirngespinst» und als «Schwindelei» und stellte Häberlin unter Anfügung verschiedener Unfreundlichkeiten als Faktotum hin[73].

Während bisher die beiden Eisenbahnkomitees eine gegenseitige Befehdung mehr oder weniger vermieden hatten, setzte nun kurz vor dem Zusammentritt des Grossen Rates eine Polemik von seiten des Seetalkomitees, vorab von Labhardt, ein. Damit hoffte er einen vermehrten Einfluss auf die politischen Ereignisse und auf die bevorstehenden Wahlen zu erzielen[74].

Bei den Amriswilern hatte in der Zwischenzeit lediglich Häberlin vermehrt zugunsten des Amriswiler Projektes geschrieben und sich dabei namentlich mit Artikeln von Binswanger und mit der «Konstanzer Zeitung» öffentlich auseinandergesetzt[75]. Häberlin begrüsste zwar, wie er im «Wächter» schrieb, die Tatsache, dass das Seetalkomitee dem Regierungsrat das Konzessionsgesuch für die Linie Konstanz-Romanshorn-Rorschach mit dem Hinweis auf eine beinahe vollständige Deckung des erforderlichen Baukapitals eingereicht hatte, mit Freuden, weil dadurch im Grossen Rat die Frage gründlich erörtert werden könne, «welche Politik dem Kanton Thurgau durch das Recht und das wohlverstandene Interesse des Landes angesichts jener Eisenbahnbestrebungen vorgezeichnet sei, welche auf dem thurgauischen Territorium ihre Verwirklichung suchen». Hauptsächlich aus zwei Gesichtspunkten wünschte er, wie schon im Februar und März gefordert, diese Erörterung: «Fürs erste betrachten wir es für ein wahres Glück, dass hiemit die Angelegenheit der, wie man sich gegenseitig vorwirft, von partikularistischen Gesichtspunkten getrübten Behandlung in- und ausländischer Privatgesellschaften entrückt und auf den Boden der allgemein-kantonalen und eidgenössischen Auffassung gestellt wird. Findet die Mehrheit des thurgauischen Grossen Rates und die Bundesversammlung, nach gründlicher und gewissenhafter Prüfung aller Verhältnisse, die Erstellung einer Eisenbahn Konstanz-*Romanshorn*-Rorschach gegenüber dem Trasse Amris-

72 Vgl. gedr. Konzessionsbegehren S. 5/6.
73 Vgl. Konzessionsbegehren Nachschrift S. 35/36.
74 Die Angriffe erschienen in der «Wochenzeitung», die nicht mehr vorhanden ist. Vgl. Tg. Ztg. 4. 6. 1864 ♀: Zur Abwehr.
75 Vgl. Wächter 30. 3.; 1., 6., 13., 15. und 27. 4.; 1. und 4. 5. 1864 =.

wil gerechtfertigt oder vollends vorteilhafter: nun, wohlan, so werden wir uns mit republikanischem Gleichmut dem Entscheid unterwerfen. Besser diese Linie vom spezifisch-thurgauischen Standpunkte aus, als gar keine. Die nämliche Resignation erwarten wir umgekehrt von den gegenwärtigen Vertretern dieser Zugsrichtung, wenn sie in der Diskussion überwunden würden ... Sodann aber hat das Vorgehen des Seetalkomitees, und namentlich, dass nach dessen Erklärung finanzielle Hilfsmittel zur Verfügung gestellt sind, den positiven Wert, das Projekt einer Eisenbahn Konstanz-Rorschach überhaupt seiner Ausführbarkeit näher gebracht zu haben. Es liegt nämlich auf der Hand, dass die Nordostbahngesellschaft, deren Mitwirkung nach unserer Ansicht in keinem Falle gänzlich entbehrt werden kann, in Folge dessen sich umso mehr in die Lage versetzt finden dürfte, über ihre Handbietung zur Ermöglichung einer Linie Konstanz-Amriswil-Rorschach nunmehr ernstlich sich zu beraten und zu erklären. Und, was die Hauptsache ist, die Frage, welche Politik der *Kanton* einzunehmen habe, gelangt in einem Zeitpunkt vor die Behörden, ehe Baden sich für die Fortsetzung seines Bahnnetzes auf dem rechten oder linken Ufer des Bodensees entschieden hat, ehe somit die Nordostbahn mit voller Gewissheit ermessen kann, ob sie von jener Seite eine ernstliche Konkurrenz zu befürchten habe oder nicht.» Häberlin, der so zuversichtlich und grossmütig sprechen konnte, da er wusste, dass der Ausführung einer Linie Konstanz-Romanshorn-Rorschach noch verschiedene Hindernisse im Wege lagen, ging noch weiter, indem er in finanzieller Hinsicht mit einiger Zuversicht die Erwartung aussprach, «dass die nämliche Hilfsgesellschaft, welche beinahe das volle Baukapital für eine Linie Konstanz-Romanshorn-Rorschach einzuwerfen bereit ist, sich verhältnismässig auch für eine unmerklich veränderte Zugsrichtung (über Amriswil) beteiligen würde, es wäre denn, dass mit den schweizerischen und kantonalen Interessen unvereinbare Tendenzen mitspielen würden». Bei dem rein negativen Entscheid, den nach seiner Meinung das Konzessionsbegehren und die Bestrebungen des Seetalkomitees nur nach sich ziehen konnte, erachtete er es als eine Pflicht derjenigen Männer, welche schon im Februar die Eisenbahnverbindung Konstanz-Amriswil-Rorschach angestrebt hatten, sich nun erneut zu beraten[76].

Am 22. Mai 1864 trat deshalb wieder das Amriswiler Komitee zusammen und beschloss, die Petition an den Regierungsrat und an den Grossen Rat vom 13. März sofort, versehen mit Unterschriften aus 40 Gemeinden, einzureichen und den Schluss der Unterzeichnung nicht mehr abzuwarten. Zudem soll an die bei der Zugsrichtung über Amriswil beteiligten Gemeinden und Privaten die Einladung gerichtet werden, sich zur Bestreitung der Kosten für allfällig weitere Vorstudien und Vorbereitungsmassregeln für

76 Vgl. Wächter 19. 5. 1864 =.

die Amriswiler Linie mit angemessenen Beiträgen zu verpflichten. Es wurde sodann ein Ausschuss niedergesetzt, welcher im geeigneten Zeitpunkt bei den zuständigen Behörden ein Konzessionsbegehren für eine Eisenbahn Konstanz-Amriswil-Rorschach stellen und die in dieser Hinsicht weiter erforderlichen Schritte treffen sollte. Dieser Ausschuss setzte sich aus folgenden elf Mitgliedern zusammen: Staatsanwalt Häberlin (Weinfelden), Statthalter Diethelm (Erlen), Bezirksgerichtspräsident Nagel (Engishofen), Severin Stoffel (Arbon), Friedensrichter Haffner (Altnau), Hauptmann Leumann (Mattwil), Statthalter Burkhardt (Neukirch), Bergwerkdirektor Bürgi (Bischofszell), Fürsprech Meierhans (Amriswil), Dr. Scherb (Bischofszell) und Bezirksrichter Widmer (Altnau)[77].

Häberlin konnte es nun nicht unterlassen, das Konzessionsbegehren des Seetalkomitees öffentlich noch näher zu behandeln und dabei, namentlich vom rechtlichen Standpunkt aus, die Unmöglichkeit einer durchgehenden Linie über Romanshorn nachzuweisen. Er sprach die Überzeugung aus, dass der Entscheid des thurgauischen Grossen Rates bezüglich des Ausschlussrechtes für die Strecke Konstanz-Romanshorn in keinem andern Sinne als in demjenigen der Treue am gegebenen Wort ausfallen könne und ausfallen werde. Er strich sodann die Vorteile der durchgehenden Linie über Amriswil hervor und suchte damit erneut Stimmung für dieses Projekt zu machen[78].

Der Regierungsrat nahm von den verschiedenen Eingaben Kenntnis, sah sich jedoch vorderhand noch nicht veranlasst, auf dieselben einzugehen. Er wollte zuerst noch die Akten vervollständigen, bevor er diese Angelegenheit vor den Grossen Rat zu bringen gedachte[79]. Damit blieb der Grosse Rat in seiner Junisitzung von Eisenbahnkämpfen verschont; dadurch nahmen vor allem die Neubestellungen der Behörden ein grosses Interesse in Anspruch. Die Bureauwahlen des Grossen Rates verliefen wiederum im bisher üblichen Rahmen, indem sich Ramsperger und Häberlin einmal mehr in die Präsidenten- bzw. Vizepräsidentenstelle teilten. Der Regierungsrat erfuhr eine wesentliche Umgestaltung, da Labhardt und von Streng — letzterer zeigte aus Gesundheitsrücksichten sein Scheiden aus dem thurgauischen Staatsdienst an — eine allfällige Wiederwahl zum voraus abgelehnt hatten[80] und noch eine weitere Regierungsratsstelle seit über einem Jahr unbesetzt war[81]; zudem hatte die Frage der Reduktion des Regierungsrates auf fünf Mitglieder beim Grossen Rat kein Gehör gefunden. So wurden neben den bisherigen Regierungsräten (Sulzberger, Dr. Keller, Stadler und

77 Vgl. Tg. Ztg. 24. 5. 1864 ♀ und Wächter 25. 5. 1864; s. ferner auch Tg. Ztg. 28. 5. 1864 ♀.
78 Vgl. Wächter 22., 25. und 27. 5. 1864 =.
79 Vgl. Prot. RR 1864 § 991.
80 Vgl. Tg. Ztg. 1., 5. und 8. 6. 1864.
81 S. weiter vorn S. 97.

Ludwig) Oberst Egloff[82], Fürsprech Ruckstuhl und Dr. Scherb neu in die Exekutive gewählt. Diese Wahlen waren ganz im Sinne Häberlins ausgefallen, was namentlich im Verlaufe der Eisenbahnfrage zum Ausdruck kam. Häberlin wurde, obwohl er selbst einige Bedenken gehegt hatte, sowohl als Ständerat als auch als Staatsanwalt und Erziehungsrat eindeutig wieder bestätigt[83]. Überhaupt hatten die Eisenbahnauseinandersetzungen praktisch keinen Einfluss auf die Wahlen gehabt[84].

Während im Kanton Thurgau die Eisenbahnfrage Konstanz-Rorschach still stand, wurde sie im Kanton St. Gallen an die Hand genommen. Die st. gallische Regierung brachte das Konzessionsbegehren des Seetalkomitees vor den Grossen Rat, von dem dasselbe in zwei aufeinanderfolgenden Sitzungen bei geschlossenen Türen behandelt wurde[85]. Mit 112 gegen 3 Stimmen erteilte der Grosse Rat dem Seetalkomitee die Konzession für den Bau und Betrieb der Eisenbahn Rorschach-Romanshorn-Konstanz auf st. gallischem Gebiet. Für die Parallellinie Rorschach-Amriswil wurde ein Ausschlussrecht auf 30 Jahre festgesetzt, obwohl das Trasse auf st. gallischem Gebiet für beide Linien das gleiche war[86]. Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen setzte sodann der Nordostbahn eine Frist bis Ende Oktober, um bis dann entweder ihr Prioritätsrecht für die Linie Romanshorn-Rorschach geltend zu machen oder darauf zu verzichten[87]. Damit hatte der Nachbarkanton St. Gallen den ersten wesentlichen Schritt für das Zustandekommen der geplanten Eisenbahn getan.

Häberlin überraschte diese Konzessionserteilung von seiten St. Gallens nicht besonders; er hatte schon zuvor die Absichten der St. Galler Behörden geahnt und sich deshalb bereits am 8. Juni im thurgauischen Grossen Rat als Berichterstatter über das Verpfändungskonkordat mit St. Gallen unverhohlen über die st. gallischen Bestrebungen geäussert: «Es ist ein offenes Geheimnis, dass man im Kanton St. Gallen das Trasse Amriswil zu verhindern sucht. Das Motiv kann nicht aus den dortseitigen *Landes*interessen hergenommen sein; vielmehr würden diese die Zugsrichtung Konstanz-Amriswil-Rorschach mindestens eben so vorteilhaft, wenn nicht geradezu vorteil-

82 Johann Konrad Egloff hatte dem Regierungsrat schon von 1848—1858 angehört; seit 1858 war er als Kreispostdirektor in Zürich tätig gewesen.

83 Häberlin war vor allem in Ängsten wegen seiner Ständeratsstelle gewesen, da man von einer Seite Labhardt in Vorschlag gebracht hatte. Vgl. Tgb. Dubs 1. 6. 1864 und Wächter 15. 6. 1864. Diese Sorge war jedoch unbegründet gewesen, wurde er doch in allen Ämtern im ersten Wahlgang deutlich wiedergewählt. Vgl. Prot. GR 6./7. 6. 1864 S. 7, 10 und 11.

84 Vgl. Tg. Ztg. 7.—11. 6. 1864; Wächter 5., 8., 10., 12. und 15. 6. 1864.

85 Häberlin und Labhardt, welche sich neben anderen im Zuhörerraum niedergelassen hatten, mussten deshalb ihren Platz verlassen und auf das rhetorische Schauspiel verzichten. Vgl. Albrecht S. 40.

86 Vgl. Konzession vom 16. Juni 1864, Artikel 26.

87 Vgl. RR SG an RR TG 17. 6. 1864.

hafter, erscheinen lassen. Die Absicht kann nur die sein, die Konkurrenzfähigkeit der Vereinigten Schweizerbahnen gegenüber der Nordostbahn durch die Verhinderung ihres Anschlusses in Amriswil zu begünstigen und durch die Willfährigkeit gegenüber Baden einen Parteigenossen für den Lukmanier zu gewinnen»[88]. Häberlin schlug die Wirkung des st. gallischen Grossratsbeschlusses, der ihm wie ein Messer ohne Griff vorkam, nicht sehr hoch an, da keine bestimmte Zusage einer erheblichen finanziellen Beteiligung erfolgt war. Vorderhand erachtete er nur als dringend, dass die Behörden von Zürich und Thurgau von sich aus als Vertragskontrahenten intervenierten, «um den Fortbestand der konzessionsmässigen Rechte der Nordostbahn in bezug auf die Linie Rorschach-*Romanshorn* bis *nach* dem Entscheide der Bundesversammlung über die Frage der Zwangskonzession (Konstanz-Romanshorn oder Amriswil-Rorschach) sicherzustellen»[89]. Er hoffte aber auch noch auf eine Verständigung mit St. Gallen und auf ein gemeinsames Vorgehen für eine Linie Konstanz-Rorschach, was natürlich bei ihm soviel hiess, wie — Konstanz-*Amriswil*-Rorschach. Nach seiner Ansicht war es an St. Gallen, wieder einzulenken, damit man sich gegenseitig auf dem praktischen Boden einer Vermittlung der Interessen finden könnte[90].

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau sah sich nun durch die st. gallischen Beschlüsse zum Handeln veranlasst. Dabei wollte er sich jedoch noch nicht binden, sondern sich die Möglichkeit für eine freie Entscheidung vorbehalten. Deshalb beschloss er, vorerst einen neutralen, unbefangenen Experten zur objektiven Prüfung der technischen Verhältnisse der beiden zur Diskussion stehenden Strecken beizuziehen. Die Wahl fiel dabei auf Oberbaurat von Klein aus Stuttgart[91]. Von Klein wies dann in einem Gutachten darauf hin, dass die beiden Linien bezüglich der Länge ungefähr gleich seien; in bezug auf die Niveauverhältnisse wurde die Strecke über Romanshorn als grossenteils horizontal angegeben, während die Amriswiler

88 Wächter 22. 6. 1864 =.

89 Wächter 24. 6. 1864 =.

90 Vgl. Tg. Ztg. 3. 7. 1864 ♀. — Vgl. auch St.Galler Zeitung 1864 Nr. 156/157, 159 und 163; Sonderabdruck «Lukmanier und Seetalbahn, der Kanton Thurgau und — Herr Häberlin» und «Nachwort auf Herrn Häberlins 'Abwehr'».

91 Amüsant ist übrigens, dass sich anfangs August 1864 Labhardt, Häberlin und Ramsperger zu «einiger Erholung und Kräftigung der leicht angegriffenen Gesundheit» nach Cannstatt (Stuttgart-Bad) begeben hatten und dort zusammenkamen, wobei sowohl Labhardt wie Häberlin die Gelegenheit benützten, mit Oberbaurat von Klein in Stuttgart zu sprechen. Albrecht hoffte sogar, dass im Auslande vielleicht eine Verständigung zustande kommen könnte, denn die drei Herren sollen dort in aller Eintracht ihren Schoppen zusammen getrunken haben; doch Labhardt schrieb ihm unterm 8. August: «Sie irren sich gewaltig, wenn Sie glauben, Herr Häberlin sei geneigt, sich zur Romanshorner Linie zu bekehren; derselbe ist wohl zu einer Fusion der Komitees bereit, aber im Sinne der über Amriswil führenden Linie, was Ihnen kaum konvenieren dürfte.» (Albrecht S. 59/60)

Linie über hügeligeres Gelände führen würde und deshalb mehr Steigungen und Gefälle zu überwinden hätte. Jedoch weder der Bau des einen noch des andern Trasses wurde als mit Schwierigkeiten verknüpft bezeichnet; hinsichtlich der Kosten wurde die Berglinie höher eingestuft als die Tallinie, da erstere die grössere Lokomotivkraft benötigte und durch den Höhenunterschied rund 6 bis 8 Kilometer länger wäre. Nach Kleins Berechnungen beliefe sich die Amriswiler Linie zufolge der grösseren Erdarbeiten, der Stationserweiterung in Amriswil und des grössern Bedarfs an Lokomotiven auf ungefähr 350 000 Franken mehr als die Talbahn, deren Kosten auf 6,8 Millionen festgesetzt wurden; dazu kämen noch die gegenüber der Tallinie um 20 % höheren Betriebskosten. Was hingegen die Bevölkerungsdichte anbetraf, war die Linie über Amriswil im Vorteil, wie überhaupt in der Regel eine mehr ins Landesinnere gezogene Eisenbahnlinie bevorzugt wurde. Gesamthaft gesehen fiel der Vergleich der beiden Strecken zugunsten der Seetallinie aus, was später noch durch die Resultate von Ingenieur Delisle von Karlsruhe untermauert wurde[92].

Mit der Direktion der Nordostbahn vereinbarte die thurgauische Regierung eine Konferenz auf den 1. August nach Winterthur, um mit ihr über die Fortsetzung ihrer Stammlinie nach Rorschach zu unterhandeln. Die Abgeordneten der Nordostbahndirektion, Dr. Escher und Peyer im Hof, zeigten dabei den Regierungsräten Sulzberger und Egloff erneut ihre Geneigtheit an, den Bau der Eisenbahnverbindung von Rorschach an ihre Thurgauer Linie zu verwirklichen. Obwohl der Bau nach Amriswil für sie mit mehr Inkonvenienzen (höhere Baukosten, grössere Kosten für den Bahnhof in Amriswil und kostspieligeren Betrieb, weil die Zweiglinie nach Romanshorn unterhalten werden müsste) verbunden wäre, zogen sie ihn demjenigen nach Romanshorn vor, waren jedoch insofern geneigt, letztern auszuführen, als der erstere verunmöglicht würde, um niemanden dazwischentreten zu

92 Vgl. «Gutachten über die projektierte Eisenbahnverbindung zwischen Konstanz und Rorschach» von L. v. Klein; «Zur Aufklärung der technischen Verhältnisse der Seetalbahn gegenüber der Linie Rorschach-Amriswil-Konstanz» von Karl Delisle; s. auch Bericht und Gutachten von Seitz in Häberlins Eröffnungsrede und das technische Gutachten von Hartmann im Konzessionsbegehren des Seetalkomitees. Vgl. auch Schreiben von Seitz an Dir. NOB 26. 7. und 29. 8. 1864. Zusammenstellung über die Bevölkerung der einzelnen Ortsgemeinden entlang der projektierten Linien in Normalbahnen 1864: Rorschach-Romanshorn-Konstanz 20 118 und Rorschach-Amriswil-Konstanz 24 560.
Häberlin suchte das Amriswiler Trasse immer im bestmöglichen Licht darzustellen. Er wandte sich deshalb sehr entschieden gegen Hartmann in den «Glossen zu dem Rapport des Hrn. Ober-Ingenieurs Hartmann in St.Gallen betreffend eine Eisenbahnverbindung zwischen Rorschach und Konstanz»: Tg. Ztg. 14./15. 9. 1864 ♀, Tg. Ztg. 29. 9., 1. und 4. 10. 1864 ♀. Er bezweifelte auch einige Darlegungen und Argumente von Kleins in dem Artikel «Der Autoritätsglaube»: Wächter 19. 10. 1864 =. Er wehrte sich gegen jegliche Schlechterstellung des Amriswiler Trasses und liess, sobald eine solche erschien, eine Antwort folgen: Tg. Ztg. 21. 10. 1864 ♀.

lassen. Sie sprachen sich für die Linie Amriswil-Rorschach aus, weil diese vom Standpunkt des allgemeinen Verkehrs rationeller wäre und für den Thurgau die kürzere Verbindung mit Rorschach darstellte; zudem wäre ein grösserer Bevölkerungsteil an derselben interessiert als an der Strecke Romanshorn-Rorschach. Würde jedoch die betreffende Konzession auf jegliche Weise verhindert, so werde man sich halt die Abzweigung in Romanshorn gefallen lassen. Sie betrachteten hingegen eine durchgehende Linie als eine Konkurrenzbahn für die Nordostbahn und konnten deshalb eine Beteiligung an einer Fortsetzung von Amriswil oder Romanshorn aus keineswegs befürworten; bei Romanshorn hielten sie am vertragsgemäss bestehenden Ausschlussrecht fest, gaben aber in bezug auf Amriswil zu, dass ein solches nicht bestehe, weshalb sie geneigt waren, jede Unternehmung in dieser Richtung frei zu lassen. Sie betonten, dass sich, sofern eine durchgehende Linie erzielt werden könne, betreffend des Anschlusses weder in Romanshorn noch in Amriswil Schwierigkeiten darbieten werden, wenn man sich verpflichte, einen Teil an die Baukosten des Bahnhofes zu bezahlen. Abschliessend erklärten die beiden Direktoren der Nordostbahn, dass es wünschenswert wäre, wenn sich der Thurgau einmal *prinzipiell* entscheiden und die Frage grundsätzlich bald so lösen würde, dass man sich zeitig für die Zukunft vorsehen könne[93].

Unterdessen bemühte sich Häberlin, die Stellung gegenüber St. Gallen zu verbessern. Er stellte im Namen des Amriswiler Komitees ein Gesuch an die thurgauische Regierung, worin er sie um die geeignete Verwendung bei den st. gallischen Behörden für die Wahrung der thurgauischen Interessen bei Konzessionierung einer Eisenbahn nach Rorschach bat[94]. Gleichzeitig wandte er sich auch an die Regierung des Kantons St. Gallen, wobei es ihm vor allem um die Wegräumung der Hindernisse ging, welche St. Gallen dem Amriswiler Projekt am 16. Juni in den Weg gelegt hatte. Er wollte aber namentlich auch die Frist, welche St. Gallen der Nordostbahn zur Wahrung ihres Prioritätsrechtes für die Linie Romanshorn-Rorschach gestellt hatte, für so lange verlängert wissen, bis die zuständigen Behörden die Konzessionsfrage für beide Trasses endgültig gelöst hätten und somit der Nordostbahn die Wahl derselben in Wirklichkeit eröffnet sei. Geschickt wies er darauf hin, dass die von St. Gallen erteilte Konzession ohnedies dahinfalle, sobald sich der Thurgau für Amriswil entscheide und der Bund dies genehmige. Er wollte überhaupt St. Gallen für eine wünschbare Vermittlung der Interessen und für eine gemeinsame Aktion für eine durchgehende

93 Vgl. Bericht des Departements des Äussern über die in Eisenbahnsachen mit der Direktion der Nordostbahn abgehaltene Konferenz; s. auch Erklärung der Nordostbahndirektion, in zehn Punkte zusammengefasst, in Bodensee-Ztg. 16. 9. 1864 und Tg. Ztg. 20. 9. 1864.

94 Vgl. Häberlin (Amriswiler Komitee) an RR TG 30. 7. 1864.

Gesamtlinie gewinnen, obwohl er die diesbezügliche Erfolglosigkeit seines Vorgehens zum voraus kennen musste. Zum mindesten wollte er aber die Zusicherung erhalten, «dass der Fortsetzung einer Linie von Amriswil aus nach Rorschach auf st. gallischem Gebiet wenigstens in dem Fall kein Hindernis bereitet werden soll, wenn der Grosse Rat des Kantons Thurgau eine solche auf dem herwärtigen Gebiete konzedieren sollte und sofern ein allfällig an den Bund gestelltes Zwangskonzessionsgesuch für eine Eisenbahn Konstanz-Romanshorn-Rorschach von der Bundesversammlung verworfen worden wäre»[95].

Trotz der Bemühungen der Thurgauer Regierung[96] und Häberlins im Namen des Amriswiler Komitees konnten keine Zugeständnisse von St. Gallen erreicht werden. Die Regierung von St. Gallen hielt an der Zugsrichtung über Romanshorn fest und beharrte auch auf dem Ausschlussrecht für eine Linie von Amriswil nach Rorschach; eine Fristverlängerung für die Nordostbahn lehnte sie ebenfalls ab[97].

Im Thurgau behielt sich der Regierungsrat weiterhin freie Hand und schenkte der Konzessionserteilung von seiten St. Gallens keine zu grosse Bedeutung. Er wollte nun aber vor allem Aufschluss über das Vorhaben der beiden Eisenbahnkomitees haben und fragte deshalb diese an, ob sich überhaupt eine durchgehende Linie Konstanz-Rorschach erwarten lasse, welche finanziellen Mittel zur Verfügung stehen und ob und in wie grossem Masse eine Staatsbeteiligung noch vonnöten sei[98].

Das Seetalkomitee erneuerte hierauf sein Konzessionsbegehren für die durchgehende Linie über Romanshorn und fügte einen Nachweis über die zu erwartenden finanziellen Mittel an[99]. Das Prioritätsrecht für die Strecke Romanshorn-Rorschach gestand es der Nordostbahn zu, setzte aber zu dessen Ausübung wie St. Gallen eine Frist. Es erklärte mit Bestimmtheit, dass es die ganze Linie, auch wenn die Nordostbahn den oberen Teil übernehme und ihr lediglich der untere verbleibe, wolle und ausführen werde[100]. Es bemühte sich sodann, auch für den letztern Fall eine Zusiche-

95 Vgl. Häberlin (AK) an RR SG 30. 7. 1864.

96 Vgl. Prot. RR 1864 § 1501, MB RR Nr. 128b an RR SG 6. 8. 1864.

97 Vgl. gedr. «Zuschrift der Regierung des h. Standes St.Gallen an die Regierung des h. Standes Thurgau» vom 12. 9. 1864.

98 Vgl. RR an Seetalkomitee 3. 8. 1864 und an Amriswiler Komitee 31. 7. 1864: Wiederholung der Einladung vom 30. 5. 1864. Regierungsrat Sulzberger schrieb in ziemlich scharfem Ton an das Amriswiler Komitee, da dieses das erstemal nicht geantwortet hatte.

99 Das Seetalkomitee gab dabei die schon einmal angeführten finanziellen Quellen an, nämlich die Zusicherung von Baden (3 Millionen Franken), die Unterstützung von seiten St.Gallens und die verhältnismässige Beteiligung der bei der Ausführung der Romanshorner Linie interessierten Gemeinden und Korporationen (ohne bestimmte Zahlenangaben).

100 Vgl. Seetalkomitee (Labhardt, Curti, Vögelin) an RR 27. 8. 1864.

rung der Beteiligung von Baden zu erhalten, was wirklich gelang, indem Mathy eine verhältnismässige Quote für das Teilstück Konstanz-Romanshorn, nicht aber für Konstanz-Amriswil, in Aussicht stellte[101].
Auch das Amriswiler Komitee liess mit einem Konzessionsbegehren nicht lange auf sich warten. Es betonte dabei, dass es die Gesamtlinie anstrebe, der Nordostbahn aber das Prioritätsrecht zugestehe; der Verdacht, im Dienste der Nordostbahn zu stehen, wurde entschieden abgelehnt. Was die weiteren Angaben betrafen, so verwies Häberlin vorwiegend auf seine nun als Broschüre veröffentlichte «Eröffnungsrede» vom 14. Februar und auf die nun mit Unterschriften aus 50 Gemeinden versehene Petition. Dazu wurde von ihm der Entwurf einer Konzessionsakte für die Eisenbahnverbindung Konstanz-Amriswil-Rorschach verfasst und eingereicht[102]. Über die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wurde nichts angeführt, da sich bisher das Amriswiler Komitee auch keineswegs um deren Beschaffung bemüht hatte. Man hoffte vielmehr, dass man, wenn einmal die Linie über Amriswil wirklich beschlossen sei, eine tatkräftige Unterstützung von allen Beteiligten, vorab von Baden und der Stadt Konstanz sowie von den Gemeinden an der Amriswiler Linie, erwarten könne[103].
Die Direktion der Nordostbahn erhob bei der thurgauischen Regierung sogleich Einspruch gegen eine durchgehende Linie und wollte ihre Rechte, welche zwar von beiden Komitees bezüglich der Priorität zugestanden worden waren, ausdrücklich gewahrt wissen[104]. Namentlich Escher erwog nun, ob nicht doch die Abzweigung in Amriswil aufgegeben und die Strecke Romanshorn-Rorschach ausgeführt werden sollte, wodurch eine durchgehende Linie sicherer verhindert werden könnte. Er geriet deshalb mit Häberlin in grosse Differenzen; derselbe drohte nämlich, dass er, sofern die Nordostbahn ihn mit Amriswil im Stiche liesse, aus der Direktion austreten werde, und dann hätte sie gar keinen Menschen mehr im Thurgau, der die grosse Eisenbahnpolitik und den politischen Beschützer mache[105]. Häberlin betrachtete die Einsprache der Nordostbahn gegen die Erteilung einer Konzession für eine durchgehende Linie, da ja ausdrücklich die Rechte derselben vorbehalten worden waren, als keinen Hinderungsgrund für die Amriswiler Linie[106].

101 Vgl. Mathy an Seetalkomitee 17. 9. 1864; Mathy an RR TG 19. 9. 1864; Seetalkomitee an RR 27. 9. 1864.
102 Vgl. Amriswiler Komitee (Häberlin) an RR 11./12. 9. 1864.
103 Vgl. die Flugschrift «Die Eisenbahnfrage Konstanz-Rorschach» von Häberlin. Häberlin wollte mit derselben vor allem die Badener für seine Linie gewinnen, weshalb er sie auch hauptsächlich in Konstanz hatte verteilen lassen. Flugschrift in Wächter 11. und 14. 9. 1864.
104 Vgl. Dir. NOB an RR 22. 9. 1864; Prot. Dir. NOB XXVIII S. 95,25 und 118—121.
105 Vgl. Tgb. Dubs 2. und 17. 9. 1864.
106 Vgl. Amriswiler Komitee (Häberlin) an RR 24. 9. 1864.

Man war nun allgemein gespannt, welche Stellung die thurgauischen Behörden in dieser Eisenbahnangelegenheit einnehmen und was für einen Entscheid sie fassen würden. Der Regierungsrat überwies jedoch vorerst die Eisenbahnfrage an den Grossen Rat mit dem Hinweis, dass eine Begutachtung und ein Antrag noch nachfolgen werden, denn bisher sei ein Entschluss wegen Krankheit und wegen Abwesenheit eines Regierungsratsmitgliedes verzögert worden. Aber auch im Grossen Rat, der darüber am 3. Oktober in Weinfelden ratschlagte, fiel noch keine Entscheidung[107]. Keine Partei wagte ein Hauptgefecht, wobei viele der Ansicht waren, dass sich zuerst die Regierung hiezu aussprechen sollte. Labhardt, der vor allem die thurgauischen Interessen im Auge behielt, äusserte sich dabei unter anderem sogar dahin, dass er unter Umständen für die Amriswiler Linie stimmen könnte, wenn ihn die Verhältnisse überzeugen sollten, dass eine durchgehende Linie über Romanshorn nicht erhältlich sein werde[108]. Man kam schliesslich überein, die Angelegenheit zur genauen Prüfung einer Kommission von elf Mitgliedern zu übergeben, welche in der Wintersitzung darüber berichten sollte. In geheimer Wahl wurden die Mitglieder dieser Kommission gewählt, nämlich in erster Serie Häberlin, Ramsperger und Labhardt, in zweiter Serie Anderwert, Messmer und Burkhardt, in dritter Serie Isler, Diethelm und Nagel und in vierter Serie Böhi und Labhart (Bezirksgerichtspräsident von Steckborn)[109].

Damit war die Eisenbahnfrage noch offen wie zuvor; es hatte sich lediglich gezeigt, dass die thurgauischen Behörden, obwohl die Akten genügend vollständig und bekannt waren, teilweise ratlos, unentschlossen und zaudernd waren. Nur das Wahlergebnis der Kommission gab einigen Aufschluss über die Stimmung, welche im Grossen Rat herrschte, gehörten doch Häberlin, Burkhardt, Diethelm und Nagel dem Amriswiler Komitee an, während einzig Labhardt zum Seetalkomitee gehörte; über die Gesinnung der übrigen Mitglieder war man sich noch nicht im klaren, doch glaubte man Anderwert, Isler und Labhart auf seiten der Seetalfreunde[110]. Damit war anzunehmen, dass die Amriswiler Linie im Vorteil war; dies war jedoch nicht allein entscheidend, schrieb doch ein Weinfelder Korrespondent der

107 Das Seetalkomitee hatte sich zwar durch ein geschicktes, aber unrechtmässiges Vorgehen in Vorteil zu bringen gesucht. Ein Mitglied desselben (wer es war, liess sich nicht feststellen) hatte nämlich das von der Regierung angeforderte Kleinsche Gutachten, welches sich hinsichtlich der Linienführung zugunsten von Romanshorn aussprach, vom Kanzleitisch genommen, obwohl es die Regierung noch selbst keiner speziellen Beratung unterzogen hatte. Albrecht hatte dieses dann über das Wochenende eiligst drucken lassen, so dass die Kantonsräte beim Einzug in den Sitzungssaal dieses Gutachten sowie die Zuschrift der St.Galler Regierung schon gedruckt auf ihrem Tisch vorfanden. Vgl. Prot. RR 1864 §§ 2039 und 2164; Albrecht S. 54.

108 Vgl. Wächter 7., 21. und 26. 10. 1864 und Bodensee-Ztg. 18. und 23. 10. 1864.

109 Vgl. Prot. GR 3. 10. 1864 S. 20/21; Wächter 5. und 7. 10. 1864.

110 Vgl. Tg. Ztg. 5. 10. 1864.

«Neuen Zürcher Zeitung» zu diesem Ergebnis: «Diese in ihrer Mehrheit dem Amriswiler Projekt freundliche Komposition ist jedoch keineswegs für den endlichen Entscheid massgebend, sondern es hängt viel von der Stellung ab, welche namentlich eine nächstbeteiligte Gesellschaft (damit war die Nordostbahngesellschaft gemeint) im weitern Verlauf einnehmen wird. In dieser Beziehung haben Missverständnisse oder Entstellungen kursiert, deren gründliche Widerlegung zu wünschen ist»[111].

Die thurgauische Regierung, welche am 8. Oktober 1864 die Eisenbahnangelegenheit an die Hand nahm, erachtete dank der günstigeren Rechtsverhältnisse das Zustandekommen einer durchgehenden Linie über Amriswil als schneller möglich und auch als besser zusagend für die allgemein schweizerischen und die speziell kantonalen Verkehrsverhältnisse. Sie beschloss deshalb, dem Grossen Rat den Antrag vorzulegen, es möge ihm belieben, «die nachgesuchte Konzession Rorschach-Amriswil-Konstanz nach den gestellten Bedingungen zu erteilen, dabei aber vorzubehalten, Modalitäten dieser Bedingungen, die sich später als wünschbar und nötig ergeben, nach Massgabe der Verhältnisse durch Spezialübereinkünfte zu ordnen, — und demgemäss von dem Konzessionsgesuch des Seetalkomitees Umgang zu nehmen»; die Frage der Staatssubvention sollte bis auf weiteres verschoben bleiben[112]. In dem Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat wurden die Vorteile der Amriswiler Linie deutlich hervorgestrichen, was für Häberlin ein hinreichender Grund war, ihn gedruckt zu verlangen[113]. Die in dieser Botschaft zum Ausdruck kommende einseitige Haltung der Regierung erklärte das Seetalkomitee damit, dass dieselbe zum grossen Teil von Häberlin selbst verfasst worden sei[114]. Wenn diese Behauptung auch kaum ihre Richtigkeit haben dürfte[115], so stand doch fest, dass Häberlin auf einzelne Mitglieder des Regierungsrates, denen er entweder in Freundschaft zugetan war oder sogar zu ihrer Stellung verholfen hatte, einen entscheidenden Einfluss ausübte.

Nach dem Zustandekommen dieses Regierungsratsbeschlusses suchte sich Häberlin wieder etwas vom Eisenbahnwesen zu distanzieren, jedoch nicht ohne vorher nochmals die Eisenbahnlinie über Amriswil zu empfehlen. Dabei zweifelte er, was die finanziellen Verhältnisse betraf, einerseits die Bei-

111 NZZ 6. 10. 1864 zit. in Tg. Ztg. 7. 10. 1864.

112 Vgl. Prot. RR 1864 § 1934. Dieser Beschluss war keineswegs einstimmig gefasst worden, denn Egloff, der zwar persönlich für die Amriswiler Linie war, war für Verschiebung, Sulzberger für die Seetallinie, während Ludwig, der zu den Seetalbahnfreunden gehörte, abwesend war.

113 Vgl. Häberlin an RR 1. 11. 1864; Prot. RR 1864 § 2137. — S. gedr. Bericht «Der Regierungsrat des Kantons Thurgau an den Grossen Rat des Kantons» mit einem etwas vom Protokoll abweichenden Beschlussesentwurf.

114 Vgl. Albrecht S. 56.

115 Dies ist durch keinerlei Tatsachen bestätigt, denn Behauptung (Regierungsrat Ruckstuhl) steht gegen Behauptung (Labhardt). Vgl. Tg. Ztg. 9.—13. 1. 1867.

tragszusicherungen für die Romanshorner Linie an, glaubte aber andrerseits gerade diese Mittel, namentlich diejenigen von Baden, auch für Amriswil zu erhalten, wenn die erstere verunmöglicht sei; eine Staatssubvention von seiten des Thurgaus erachtete er auf alle Fälle für notwendig[116]. Den Entscheid über die Zugsrichtung wollte er nun, nachdem er bereits im Grossen Rat dargelegt hatte, dass durch den st. gallischen Eisenbahnbeschluss vom 16. Juni 1864 keine Gefährde für die freie Aktion eingetreten sei[117], den kantonalen Behörden und besonders der Bundesversammlung überlassen, da er deren Gesinnung für das Amriswiler Projekt zu kennen glaubte. Deshalb gab er auch folgenden Ratschlag: «Nach unserer Ansicht soll der Kanton Thurgau *mit voller Loyalität* im Sinn und Geist der Konvention von 1852 handeln und somit die Zugsrichtung Konstanz-Amriswil-Rorschach konzedieren. Den Konzessionsbewerbern für eine dem *Kanton Thurgau* verschlossene Linie mag es anheimgestellt sein, ihrerseits die Bundesgenehmigung für die erstere (für Konstanz-Romanshorn-Rorschach) anzustreiten und dagegen einen Zwangsbeschluss für die letztere herbeizuführen. Den letztinstanzlichen Entscheid soll die Bundesversammlung fassen. Das ist nach unsern Begriffen von Recht und Ehrenhaftigkeit das *einzig korrekte* Verfahren und zugleich ein Verfahren, welches den eigenen Landesinteressen am besten entspricht»[118].

Hierauf entschloss sich Häberlin, seine publizistische Tätigkeit in der Eisenbahnfrage «für längere Zeit», «vielleicht für immer» zu beenden. Er war dabei von verschiedenen Gründen geleitet, wobei hauptsächlich die Missdeutung seiner Haltung den Ausschlag gab. Je mehr er nämlich mit seinen Bestrebungen die öffentlichen Interessen des Thurgaus wahren wollte, welche er besonders durch ausserkantonale Tendenzen bedroht glaubte, desto mehr schien sich auch der Irrtum und die Entstellung über sein Wirken verbreitet zu haben, als ob er ein persönliches oder ein Gesellschaftsinteresse verfolgen würde, während diese ihm eine andere Politik diktiert hätten. Das von ihm aufgestellte und verfochtene Programm des Amriswiler Komitees wurde so behandelt, als ob dieses seine ganz persönliche Angelegenheit wäre; dies hatte dazu geführt, dass derjenige, welcher die Amriswiler Linie angriff, auch Häberlin angreifen zu müssen glaubte. Deshalb erachtete er es, um nicht den öffentlichen Interessen — und damit der Amriswiler Linie — und sich selbst zu schaden, als am geeignetsten, sein diesbezügliches publizistisches Wirken einzustellen[119].

116 Vgl. Wächter 21. 10. 1864 =. Diese Äusserungen Häberlins waren durch die Ansichten und Ratschläge der «Schweizerischen Eisenbahn- und Handels-Zeitung» hervorgerufen worden.
117 Vgl. Tg. Ztg. 8. 10. 1864.
118 Wächter 23. 10. 1864 =.
119 Wächter 23. 10. 1864 =; vgl. auch Tg. Ztg. 23. 10. 1864 ♀.

Unterdessen ging die Frist, welche die st. gallische Regierung der Nordostbahn gesetzt hatte, langsam ihrem Ende entgegen, so dass die Direktion der Nordostbahn etwas unternehmen musste, wollte sie nicht ihres Prioritätsrechtes verlustig gehen. Sie beschloss deshalb, eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 27. Oktober einzuberufen und derselben, wie auch zuvor dem Verwaltungsrat, den Antrag zur Beschlussnahme vorzulegen, dass die Nordostbahngesellschaft von dem Rechte Gebrauch mache, «welches ihr gemäss dem einschlägigen Vertrage zwischen St. Gallen und Zürich vom 17./18. Dezember 1852[120] sowie zwischen St. Gallen und Thurgau vom 7. Juni / 30. September 1853[121] in betreff der Fortsetzung der Nordostbahn nach Rorschach zum Schienenanschlusse an die von dort weiter führenden Bahnen zustehe». Bewusst hatte sie den Ortsnamen Romanshorn vermieden, um dadurch den Ort der Abzweigung offen zu lassen. Häberlin war dies jedoch noch zu wenig unbestimmt, weshalb er diesem Antrag noch den Zusatz — «ohne indessen sich gegenwärtig schon über den Sinn und die Tragweite dieser Verträge auszusprechen» — beigefügt wissen wollte. Damit drang er aber nicht durch[122]. Anlässlich der Generalversammlung der Nordostbahngesellschaft kam Eschers Ansicht deutlich zum Ausdruck, als er den abgeänderten Antrag der Direktion[123] in einem einlässlichen Referat begründete und dabei betonte, dass die Nordostbahn in letzter Zeit viel Unfreundliches aus dem Thurgau habe hören müssen. Bezüglich der Frage des Abzweigungsortes erörterte er die betreffenden Bestimmungen und gelangte zum Schluss, dass hinsichtlich des Ausgangs-

120 Vgl. ABl. ZH 1853 S. 387 (Art. 2—4).

121 S. weiter vorn S. 203 Anmerkung 32. Die verschiedene Datierung rührte vom zeitlich recht unterschiedlichen Abschluss und Ratifikation der Übereinkunft durch die Beteiligten her.

122 Vgl. Prot. Dir. NOB XXVIII S. 267,$_1$; Prot. VwR NOB 20. 10. 1864 S. 205,$_2$.
Häberlin orientierte sogleich die thurgauische Regierung vom Vorhaben der Nordostbahn, indem er darauf hinwies, dass die Direktion beabsichtige, lediglich das ihr zustehende Vertragsrecht für den Anschluss in Rorschach zu wahren und, wie es scheine, die Erledigung der Trassefrage den beteiligten Kantonen zu überlassen, beziehungsweise den beiden Konzessionsbewerbern anheimzugeben. Er sah jetzt plötzlich durch das einseitige Vorgehen der st.gallischen Behörden die freie Stellung der andern Beteiligten gefährdet und stellte deshalb das Gesuch, dass sich die thurgauische Regierung bei der zürcherischen dafür verwende, dass auch dieselbe besorgt sei, durch St.Gallen die freie Entscheidung nicht einbüssen zu müssen, denn in der Frage der Abzweigung sollte keinerlei Präjudiz bestehen. Vgl. Häberlin (AK) an RR 21. 10. 1864; Prot. RR 1864 § 2046; s. auch MB RR 19. 10. 1864 Nr. 184 an RR SG und Prot. RR 1864 § 2031.

123 Dieser Antrag lautete: «Die Direktion wird bevollmächtigt, in betreff der Fortführung der Nordostbahn bis Rorschach alle diejenigen Erklärungen abzugeben, beziehungsweise Massregeln zu ergreifen, welche sie in Würdigung der jeweiligen obwaltenden Umstände für geeignet erachtet. Schlussnahmen der Direktion, infolge welcher die Nordostbahngesellschaft zu der Ausführung einer Verbindungslinie zwischen der Nordostbahn und Rorschach in der einen oder der anderen Richtung verpflichtet wird, bedürfen jedoch der Bestätigung des Verwaltungsrates.» (Prot. GV NOB S. 96)

punktes verschiedene Interpretationen möglich seien; er persönlich und mit ihm auch die Direktion sei der Ansicht, dass die Wahl desselben noch offen stehe, wobei er zugunsten des Trasses Romanshorn-Rorschach die geringeren Baukosten, die geringeren Betriebskosten, die Aussicht auf Ersatz eines Teiles der Bahnhofkosten in Romanshorn durch die spätere Mitbenutzung von seiten der die Linie Romanshorn-Konstanz betreibenden Gesellschaft sowie das noch für 19 Jahre bestehende Ausschlussrecht anführte, während er für die Abzweigung in Amriswil die Verkürzung der grossen Hauptlinie nach Lindau und nach Konstanz, die grössere Bevölkerungszahl und Gewerbetätigkeit der betreffenden Landesgegend und die Rücksicht auf die Interessen des öffentlichen Verkehrs und die Vorteile für den Thurgau und die übrige Schweiz geltend machte. Es zeigte sich deutlich, dass Escher ursprünglich lieber nicht auf Häberlin gehört und es bevorzugt hätte, einfach die Linie Romanshorn-Rorschach zu bauen, denn er hob hervor, dass die Nordostbahn dann, wenn sie die Konzession für Amriswil-Rorschach verlange, keine weiteren Opfer bringen und am wenigsten sich am Bau einer Linie beteiligen könne, für welche sie ein Ausschlussrecht besitze; — eher würde sie auf die Abzweigung in Amriswil verzichten und Romanshorn-Rorschach bauen, wofür sie die Konzession bereits habe. Der Thurgauer Johann Konrad Widmer, Direktor der Rentenanstalt in Zürich, brachte den Wunsch des Thurgaus für eine Gesamtlinie Konstanz-Rorschach vor und strebte eine Verständigung im Sinne der gemeinsamen Erstellung derselben an; deshalb wollte er den Antrag der Direktion in dieser Richtung erweitert wissen. Er wies namentlich darauf hin, dass die gegenseitigen freundlichen Beziehungen zwischen Zürich und Thurgau getrübt werden könnten, wenn man diesem Begehren nicht nachkäme. Ihm traten aber Escher, Rüttimann und Häberlin entgegen, die sich gegen eine solche Gesinnung verwahrten. Die Abstimmung ergab hierauf ein eindeutiges Ergebnis für den Antrag der Direktion, indem nur 32 Stimmen, welche auf Widmers Antrag entfielen, den 1163 Stimmen entgegenstanden[124].

Dieses Resultat erregte im Thurgau einiges Aufsehen, besonders weil die Regierungsräte Egloff und Ruckstuhl als Vertreter des thurgauischen Nordostbahnaktienkapitals (mit 90 Stimmen) nicht zum Antrag Widmers gestimmt hatten[125]. Erneut entstand dadurch eine Auseinandersetzung zwi-

124 Vgl. Prot. GV NOB 27. 10. 1864 S. 95/96; NZZ 28. 10. 1864; Tg. Ztg. 29. 10. 1864; Wächter 30. 10. 1864; s. auch Gagliardi S. 475/76.

125 Die Erklärung für die Stimmgebung dieser und anderer Thurgauer lag aber darin, dass sie das von Widmer gewählte Mittel zu diesem Zeitpunkt, da bei den Verwaltungsorganen der Nordostbahn keine Geneigtheit zur Fortsetzung der Eisenbahn nach Konstanz bestand, für einen Missgriff hielten; zudem sahen sie voraus, dass die Aktionärversammlung, in ihrer übergrossen Mehrheit aus Nicht-Thurgauern bestehend, nicht noch zu weitergehenden Ausgaben Hand bieten würde. Vgl. Wächter 4. 11. 1864.

schen Häberlin und Anderwert. Als nämlich der letztere in der «Thurgauer Zeitung»[126] einen giftigen Ausfall gegen die Nordostbahn, gegen die thurgauische Regierung und das Amriswiler Komitee machte, liess sich Häberlin, der die publizistische Tätigkeit einfach nicht lassen konnte[127], zu einem bösartigen Artikel in der «Neuen Zürcher Zeitung» hinreissen, in welchem er Anderwerts Privatcharakter angriff[128]. Dies geschah — wie Häberlin darlegte — nicht deshalb, weil Anderwert in der Eisenbahnfrage eine andere Meinung vertrat, auch nicht wegen dessen «unwürdiger Manier und Kampfweise», sondern weil derselbe «seit einem halben Jahre bemüht war, die den *Landesinteressen* in schwieriger Stellung gewidmeten Bestrebungen und somit den vom politischen untrennbaren Privatcharakter» Häberlins zu *verdächtigen*[129].

Die von der Nordostbahn gegenüber St. Gallen abgegebene Erklärung für die Inanspruchnahme ihres Prioritätsrechtes erachtete die st. gallische Regierung als ungenügend und setzte derselben, trotz der Verwendungen der thurgauischen und zürcherischen Regierung, eine zweite und letzte Frist bis am 16. November. Sie forderte die eindeutige Erklärung, dass die Strecke Romanshorn-Rorschach gebaut und nur diese Konzession erlangt werde[130]. Deshalb sah sich nun die Direktion der Nordostbahn, um nicht des ihr zustehenden Rechtes und der betreffenden Konzession auf st. gallischem Gebiet verlustig zu gehen, gezwungen, der st. gallischen Regierung die geforderte eindeutige Zusicherung abzugeben. Damit verband sie jedoch die Erklärung, dass die Nordostbahn eine Linie Amriswil-Rorschach weit günstiger finde und deshalb bereit sei, falls es doch noch beschlossen werde, unter den gleichen Bedingungen wie von Romanshorn von Amriswil aus zu bauen. Sie versicherte zudem, dass sie, sofern die Linie Amriswil-Rorschach doch noch zur Ausführung kommen könne, dem Zustandekommen der Verbindung nach Konstanz kein Hindernis in den Weg legen werde, währenddessen sie jedoch weiterhin strikte am Ausschlussrecht für Romanshorn-Konstanz festhalte[131]. Am 19. November reichte dann die Nordostbahndirektion bei der thurgauischen Regierung das Konzessions-

126 Vgl. Tg. Ztg. 5. 11. 1864 * (Anderwert).

127 Vgl. NZZ 15. 10. (**), 25./26. (Curti) und 27. 10. 1864 (Häberlin).

128 Vgl. NZZ 9. und 11. 11. 1864; s. auch NZZ 7. 11. 1864; Tg. Ztg. 9. 11. 1864 * und 10. 11. 1864 ♀; Tgb. Dubs 16. 11. 1864.

129 Vgl. Häberlins Antwort an Anderwert, als dieser ihn vor den thurgauischen Gerichten wegen Ehrverletzung belangen wollte (NZZ und Tg. Ztg. 13. 11. 1864), in: NZZ und Tg. Ztg. 15. 11. 1864. S. auch Tg. Ztg. 16., 19. und 22. 11. 1864 △. Der Injurienfall zwischen Häberlin und Anderwert konnte schliesslich vermittelt werden. Vgl. Tgb. Dubs 30. 12. 1864; s. auch Hanna Häberlin an Hermanns 23./27. 2. 1865.

130 Vgl. RR SG an RR ZH 2. 11. 1864 und RR ZH an Dir. NOB 7. 11. 1864 (Abschriften in Normalbahnen 1864).

131 Vgl. Prot. Dir. NOB XXVIII S. 380,$_2$; NOB an RR ZH 12. 11. 1864 (Abschrift in Normalbahnen 1864).

gesuch für die Strecke Romanshorn-Rorschach ein, wobei sie hinsichtlich der rechtlichen Verhältnisse und des Vorzugs der Abzweigung in Amriswil die gleichen Bemerkungen wie gegenüber der st. gallischen Regierung anfügte[132].

Im Thurgau trat nun die vom Grossen Rat eingesetzte Kommission zur Behandlung der Eisenbahnfrage zusammen[133]. Dieselbe spaltete sich, wie dies nicht anders erwartet wurde, in zwei Gruppen, deren grössere sich um den Präsidenten des Amriswiler Komitees und deren kleinere sich um den Präsidenten des Seetalkomitees scharte. Die Kommissionsmehrheit, bestehend aus Häberlin, Ramsperger, Burkhardt, Messmer, Diethelm, Böhi, Nagel und Isler, stellte dem Grossen Rat den Antrag, in das Gesuch des Seetalkomitees um Erteilung einer Konzession für die Strecke Konstanz-Romanshorn-Rorschach nicht einzutreten, hingegen dem Amriswiler Komitee die nachgesuchte Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Konstanz (Kantonsgrenze) über Amriswil nach Arbon (Kantonsgrenze) gemäss der Konzessionsakte vom heutigen Tage zu erteilen; gleichzeitig sollte der Regierungsrat eingeladen werden, mit der Direktion der Nordostbahn in Unterhandlungen zu treten[134]. Demgegenüber beantragte die Kommissionsminderheit (Labhardt, Anderwert und J. Labhart), eine Konzessionsbewilligung für eine Eisenbahnverbindung Konstanz-Rorschach auf thurgauischem Gebiet nur insofern zu erteilen, als die Erstellung der durchgehenden Wege, sei es über Romanshorn oder Amriswil, vollständig sicher gestellt sei; die die Konzession nachsuchenden Komitees sollten innert einer bestimmten Frist den die Erstellung der durchgehenden Linie sichernden Finanzausweis sowie die Deposition einer Bürgschaftssumme von mindestens 200 000 Franken beibringen; anschliessend solle der Regierungsrat dem Grossen Rat neue Anträge vorlegen. Diesen drei Punkten fügte die Minderheit noch einen eventuellen Antrag an, der dahin ging, dem inzwischen von der Direktion der Nordostbahn eingegangenen Konzessionsgesuch zur Erstellung einer Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach die Bewilligung zu erteilen und den Regierungsrat mit der Vollziehung zu beauftragen[135].

132 Vgl. NOB an RR TG 19. 11. 1864; Prot. RR 1864 § 2294.

133 Noch bevor man im Thurgau vom Schritte der Nordostbahn Kenntnis hatte, modifizierte Häberlin den früher formulierten Konzessionsentwurf — er setzte die Frist für den Beginn der Erdarbeiten und den Finanzausweis demjenigen des Seetalkomitees gleich — und wies in einem Schreiben an die grossrätliche Eisenbahnkommission darauf hin, dass nun nur noch über Amriswil eine durchgehende Linie zustande kommen könne. Vgl. Häberlin (AK) an Kommission GR 13. 11. 1864.

134 Vgl. gedr. Bericht der Kommissionsmehrheit vom 14./30. 11. 1864 S. 31/32. Die beiden ersten Punkte des Mehrheitsantrages entsprachen beinahe wörtlich dem Antrage des Regierungsrates vom 8. 10. 1864 (gedr. Botschaft S. 6).

135 Vgl. gedr. Bericht der Kommissionsminderheit vom 10. 12. 1864 S. 26.

Die Kommissionsmehrheit, in der Häberlin der führende Kopf war, legte in einem von Häberlin verfassten umfangreichen Bericht, der ziemlich einseitig auf ihre Interessen zugeschnitten war, die Gründe für ihre Anschauungsweise und ihre Anträge dar. Der Bericht der Minderheit, der keineswegs knapper ausgefallen war, zeichnete sich demgegenüber durch seine objektive Haltung aus; die durchgehende Linie stand darin im Vordergrund, wobei natürlich — ihr Berichterstatter war der Präsident des Seetalkomitees, Labhardt, — derjenigen über Romanshorn der Vorzug gegeben wurde. Über die Interessensphäre in dieser Frage konnte es für Häberlin nur eine Meinung geben; Zweifel waren für ihn ausgeschlossen, schrieb er doch: «Die *öffentlichen Interessen* darzulegen, welche nach unserer Ansicht die Zugsrichtung über *Amriswil* erheischen, ist gewissermassen überflüssig, da hierüber, mit Ausnahmen von ein paar beteiligten Ortschaften, in der ganzen Schweiz sozusagen nur eine Meinung herrscht. Es ist in der Tat einzig möglich, diese zu verkennen, wenn man sich von vorneherein auf einen falschen Standpunkt stellt . . .»[136]. «Abgesehen davon, dass sozusagen die ganze übrige Schweiz bei der Zugsrichtung über Amriswil interessiert ist — was schon an und für sich keine ganz gleichgültige Sache ist —, dient dieselbe nach unserer unmassgeblichen Ansicht sogar dem Kanton St. Gallen und, unter Vorbehalt eines entsprechenden Betriebsvertrages mit der Nordostbahn, auch den 'Vereinigten Schweizerbahnen' besser[137]. Ein Förderungsmittel des Lukmaniers können wir, rund herausgesagt, in dem Trasse Romanshorn überhaupt nicht und um so weniger erblicken, als ja die Verbindung über Amriswil im grossen ganzen denselben Zweck erfüllt»[138]. Nicht nur in bezug auf die rechtlichen Verhältnisse, welche tatsächlich auch für Amriswil sprachen, sondern namentlich auch hinsichtlich der finanziellen Lage war Häberlin sehr positiv und zuversichtlich gestimmt. Die Minderheit, gestützt auf die gute finanzielle Ausgangslage des Seetalkomitees, war zwar der Ansicht, dass bei der Konkurrenz zweier ebenbürtiger Unternehmungen der Ausschlag für die oberste Landesbehörde darin liegen müsse, wer ohne Staatsbeteiligung die für die Ausführung seines Projektes erforderlichen Geldmittel aufzubieten vermöge[139]; demgegenüber glaubte Häberlin jedoch, «dass die Erstellung einer Verbindungsbahn von Konstanz über *Amriswil* nach Rorschach *eine Bedeutung hat, welche im Notfalle und bis auf einen gewissen Grad selbst die staatliche Unterstützung von seiten des Kantons beanspruchen kann*»[140]. Er ging, nachdem er alles gegeneinander abgewogen hatte, sogar soweit zu behaupten, dass die finan-

136 Bericht der Kommissionsmehrheit S. 14.
137 S. weiter vorn S. 208 und 221: andere Ansicht Häberlins.
138 Bericht der Kommissionsmehrheit S. 22.
139 Vgl. Bericht der Kommissionsminderheit S. 25/26.
140 Bericht der Kommissionsmehrheit S. 24.

ziellen Grundlagen auf der Seite des Amriswiler Trasses verhältnismässig die günstigeren seien[141].

Bei dieser Verschiedenheit der Sachlage und der Beurteilung konnte auch in der nächsten Zukunft nicht mit einer Einigung gerechnet werden. Die Nordostbahndirektion verlangte wegen der von St. Gallen gesetzten Frist die Konzession für Romanshorn-Rorschach, wollte jedoch lieber die Abzweigung in Amriswil; der thurgauische Regierungsrat und die Kommissionsmehrheit sowie das Amriswiler Komitee forderten die durchgehende Linie über Amriswil, das Seetalkomitee und die Kommissionsminderheit wollten hingegen die Romanshorner Linie, für deren unteres Stück aber noch das Ausschlussrecht der Nordostbahn bestand. Die Lage war also verwirrter als je zuvor; Albrecht schrieb deshalb in der «Bodensee-Zeitung» nicht ganz zu Unrecht: «Die öffentliche Meinung hat recht: *Eine Konfusion ohne Ende und Ziel.* Die Romanshorner wollen nicht wie die Amriswiler, die Nordostbahn nicht wie ein Nordostbahndirektor, die Regierung nicht wie das Volk [!?], der Experte nicht wie die Regierung, St. Gallen nicht wie Thurgau, Thurgau nicht wie Baden; — ganz wie im Liede: 'Joggeli goht go Birrli schüttle, d'Birrli wend nit falle.' Hier also die Früchte der '*Vermittlung der Interessen*', welche, wenn sie auch gut gemeint war, doch nur Verwirrung bewirkte»[142].

Auf die Grossratssitzung vom 21. Dezember 1864 waren ganze Scharen von Zuhörern, vorwiegend aus den beteiligten Gegenden, nach Frauenfeld gekommen; dieselben wurden jedoch enttäuscht, denn es fiel erneut keine Entscheidung. Sowohl die Mehrheit als auch die Minderheit der grossrätlichen Eisenbahnkommission brachten zwar gegenüber den in ihrem Bericht gedruckten Anträgen Änderungen vor: Häberlin beantragte nun, der Grosse Rat möge im Grundsatz die Zugsrichtung über Amriswil genehmigen und den Regierungsrat einladen, mit den Bewerbern um die Linie Konstanz-Amriswil-Rorschach zu unterhandeln; Labhardt machte hingegen den eventuellen Antrag zum Hauptantrag und wollte damit einfach die Konzession mit der Nordostbahn für die Strecke Romanshorn-Rorschach genehmigt wissen. Nach eingehender Diskussion wurde jedoch die Verschiebung des Entscheides auf den folgenden Tag beschlossen. Am 22. Dezember wurde aber die Eisenbahndebatte nicht mehr fortgesetzt, denn die Kommission war von der Ansicht geleitet, dass eine Verschiebung nur im Interesse der Sache liegen könne, um dann je nach der Haltung, welche Dritte inzwischen einnehmen werden, zu einem möglichst einträchtigen Handeln zu gelangen, und stellte deshalb durch Häberlin den einmütigen

141 Vgl. Bericht der Kommissionsmehrheit S. 26.

142 Bodensee-Ztg. 18. 12. 1864 △. Fünf Jahre später zitierte Albrecht diese Stelle, änderte aber, ohne es speziell anzugeben, den Schlussatz folgendermassen ab: «Hier also die Früchte der *Häberlin*schen 'Vermittlung der Interessen'.» Albrecht S. 67.

Antrag, die weitere Beratung und Beschlussesfassung auf die nächste Sitzungsabteilung zu verschieben, was denn auch allgemein beliebte[143]. Damit war im Thurgau erneut die Möglichkeit verpasst worden, rechtzeitig nach den eigenen Interessen und Gutdünken zu handeln, ohne von St. Gallen in eine bereits vorgezeichnete Richtung gedrängt zu werden.
Dieser Ausgang wurde in höheren Kreisen als ein neues Manöver Häberlins betrachtet, womit er der Nordostbahn offenbar eine «Falle» stellen wollte, um sie für die ganze Linie über Amriswil zu gewinnen[144].
Da nun die Nordostbahn wegen der Konzession für Romanshorn-Rorschach mit St. Gallen in Unterhandlungen trat, suchte das Seetalkomitee diejenige für den unteren Teil der Gesamtlinie zu erhalten. Es bemühte sich namentlich um die Aufbringung des notwendigen Kapitals. Nach kurzer Zeit konnte es schon auf die Zusicherung einer Summe von 3 240 000 Franken hinweisen, so dass zur Erreichung des Voranschlages nur noch 360 000 Franken fehlten[145]. Deshalb stellte es nun ein Konzessionsbegehren für die Linie Romanshorn-Konstanz und fügte demselben Petitionen aus mehreren Gemeinden und den Finanzausweis bei[146].
Kurz vor der thurgauischen Grossratssitzung vom 20. Februar 1865 wurde bekannt, dass die st. gallische Regierung die Konzession der Nordostbahn für eine Eisenbahn von Romanshorn nach Rorschach genehmigt habe. Dies war für das Seetalprojekt ein entscheidender und grosser Fortschritt und hatte zudem zur Folge — was später schwer ins Gewicht fiel —, dass die «Thurgauer Zeitung», welche bisher das Trasse über Amriswil in die erste,

143 Vgl. Prot. GR 21./22. 12. 1864 S. 37—39; Tg. Ztg. 23. 12. 1864; Wächter 25. 12. 1864.

144 Vgl. Tgb. Dubs 30. 12. 1864. — Häberlin hatte sich nämlich im Grossen Rat dahin geäussert, dass man sich die freie Aktion wahren und Front gegen Baden, St.Gallen und die Nordostbahn, welche den Thurgau durch ihre Sprödigkeit nur einschüchtern wolle, machen solle. Nach seiner Ansicht wünschte die Nordostbahn die Annahme des Minderheitsantrages, weil dadurch die Bahn nach Konstanz ganz ausgeschlossen würde (vgl. Tg. Ztg. 23. 12. 1864). Das letztere stimmte jedoch nicht ganz, denn, obwohl die Nordostbahn die Konzession für Romanshorn-Rorschach anstrebte, hätte sie die Abzweigung in Amriswil vorgezogen. Escher suchte deshalb anfangs 1865 Bundesrat Dubs auf und forderte von ihm die Intervention des Bundes zugunsten der Amriswiler Linie. Dieser wies ihn auf die Unmöglichkeit dieses Begehrens in diesem Stadium hin, bevor überhaupt St.Gallen und Thurgau Konzessionen gegeben hatten. Escher, den die «Thurgauer Winkelzüge» stark quälten, begriff dies und fügte schliesslich bei, dass er in dieser Sache alles Urteil verloren habe. Vgl. Tgb. Dubs 6. 1. 1865.

145 Von Baden erhielt es für diese Strecke eine Zusicherung von 1 600 000 Franken ans Aktienkapital; für 440 000 Franken waren bereits Aktien gezeichnet worden; desgleichen hoffte man auf eine eventuelle Beteiligung von seiten St.Gallens und Thurgaus durch Aktienzeichnung; durch Anleihen wollte das Seetalkomitee 1 200 000 Franken aufnehmen, wobei es bereits Zusicherungen von der Eidgenössischen Bank in Bern erhalten hatte. Vgl. Seetalkomitee an GR 18. 2. 1865.

146 Das Seetalkomitee hatte die Petitionen an den Grossen Rat gut vorbereitet, mussten die Gemeinden doch nur noch das Datum einsetzen und unterschreiben. Vgl. Petitionen (mit gleichem Text und Schrift) Akten GR 1865.

dasjenige über Romanshorn in die zweite Linie gestellt hatte[147], sich plötzlich für die Seelinie erklärte und auch die Fortsetzung von Romanshorn nach Konstanz wünschte[148].

Der thurgauische Grosse Rat überwies sogleich die neu eingegangenen Akten zur Prüfung und Berichterstattung an die Eisenbahnkommission[149]. In derselben bildeten sich wiederum die gleichen Parteigruppierungen, ohne dass dieses Mal aber die Ansichten so weit auseinandergingen. In der Erteilung der Konzession an die Nordostbahn war man sich einig, wobei zwar die Mehrheit dem Grossen Rat weiterhin vorbehalten wollte, das Trasse Amriswil-Rorschach zu substituieren, sofern innert der konzessionsmässigen Frist von 15 Monaten auf dem Wege der Vereinbarung oder durch Entscheid des Bundes die Zugsrichtung Konstanz-Amriswil-Rorschach genehmigt würde. Während die Mehrheit, gestützt auf Artikel 3 des Konzessionsvertrages von 1852, auf das Gesuch des Seetalkomitees nicht eintreten wollte, wollte die Minderheit insofern darauf eingehen, als der Regierungsrat eingeladen werden sollte, bei der Nordostbahndirektion auf den Verzicht auf das Ausschlussrecht hinzuwirken; zudem könnte das Seetalkomitee bei den Bundesbehörden ein Zwangskonzessionsbegehren stellen. Die Mehrheit wünschte demgegenüber eine allgemeinere, unpräjudiziertere Fassung: Sofern nämlich die Konzession für eine Verbindungsbahn von Konstanz nach Rorschach erteilt werde, so soll der Regierungsrat dahin wirken, dass in bezug auf die in Betracht kommenden Beziehungen (Anschlüsse, Betriebsverhältnisse usw.) die herwärtigen Interessen gewahrt werden. Die Minderheit fügte noch als weiteren Punkt die Abweisung des Konzessionsgesuches des Amriswiler Komitees an[150]. Der Unterschied zwischen dem Kommissionsmehrheits- und dem Minderheitsantrag lag hauptsächlich darin, dass die Minderheit die Konzession Rorschach-Romanshorn unbedingt forderte, während die Mehrheit doch noch eine Hintertüre für das Amriswiler Trasse offen behalten wollte.

Häberlin legte am 21. Februar im Grossen Rat, nachdem er den Standpunkt der Kommissionsmehrheit dargestellt hatte, noch seine persönliche Ansicht dar, indem er ausführte, dass er lediglich die von der Nordostbahn verlangte Konzession genehmigen und die Begehren des Seetal- und des Amriswiler Komitees abweisen wolle. Nach gewalteter Diskussion wurden die im Häberlinschen Sinne liegenden Anträge angenommen[151]. Damit war

147 Vgl. Tg. Ztg. 19. 4. 1864; s. auch Tg. Ztg. 6. 3. 1864. Die Thurgauer Zeitung suchte anfänglich im Eisenbahnstreit eher zu vermitteln und wollte deshalb eine Verschärfung der Gegensätze vermeiden; sie ging dabei aber nicht immer mit Häberlin einig. Vgl. Tg. Ztg. 28. 5. 1864. S. auch weiter hinten S. 274.

148 Vgl. Tg. Ztg. 15. 2. 1865.

149 Vgl. Tg. Ztg. 22. 2. 1865.

150 Vgl. Prot. GR 21. 2. 1865 S. 60—62.

151 Vgl. Prot. GR 21. 2. 1865 S. 63; Tg. Ztg. 23. 2. 1865.

endlich vom Grossen Rat ein Entscheid gefasst worden, der dem Thurgau, unabhängig vom Bau der Bodenseegürtelbahn, die Erstellung der Eisenbahnverbindung Romanshorn-Rorschach durch die Nordostbahn sicherte. Die Romanshorner feierten diesen Beschluss mit einem Freudenfest und glaubten nun, dass das Amriswiler Projekt beseitigt und die Weiterführung der Strecke nach Konstanz nur noch eine Frage der Zeit sei.

Was mochte für Häberlin der Grund zu diesem plötzlichen Standortwechsel in der thurgauischen Eisenbahnfrage gewesen sein? Die Ursache hiefür lag, wie er ausführte, in der mangelnden Unterstützung von seiten der Nordostbahn; er betonte deshalb im Grossen Rat speziell, dass ihn weder Baden noch St. Gallen zur Abweisung des Konzessionsgesuches des Amriswiler Komitees und zum Aufgeben des Amriswiler Projektes durch Konzessionierung von Romanshorn-Rorschach bestimmt hätten, sondern allein die Nordostbahngesellschaft. Er äusserte sich dabei zu seinen bisherigen Bestrebungen und zu denjenigen der Nordostbahn folgendermassen: «Bekanntlich besitzt diese Gesellschaft gemäss den Verträgen von 1852 das alleinige Anschlussrecht zur Fortsetzung ihrer Bahn in Rorschach, und es kann, praktisch genommen, eine Bahnverbindung von Konstanz über *Amriswil* nach Rorschach nur dann in Aussicht genommen werden, wenn die Nordostbahn zur Verwirklichung dieses Trasses Hand bietet. Im Frühjahr 1864 schien eine gute Disposition dafür vorhanden zu sein, wenigstens insoweit, als die Nordostbahn sich für die Wahl des Abzweigungspunktes Amriswil anstatt Romanshorn geneigt zeigte. Ich wollte den Moment benutzen und das obere Stück (Amriswil-Rorschach) so rasch als möglich unter Dach bringen, weil mir von Anfang an klar war, dass die *Fortsetzung nach Konstanz sich dann von selbst geben werde und die Hauptschwierigkeit einer durchgehenden Linie (Konstanz-Amriswil-Rorschach) in dem obern Stück zu suchen* sei. Mein Bestreben wurde teils missverstanden, teils missdeutet und die Angelegenheit nahm eine Wendung, welche uns im wesentlichen die heutige Situation geschaffen hat. Die Nordostbahn richtete nunmehr ihr Hauptaugenmerk nicht so fest auf den *Abzweigungspunkt* (Amriswil), sondern vielmehr darauf, dass sie nicht auf direktem oder indirektem Wege ihres *Anschlussrechtes in Rorschach verlustig würde.* Umsonst war all mein Bemühen, der, wie ich jetzt noch dafür halte, richtigen Meinung Geltung zu verschaffen, dass der Zeitpunkt für Ausübung ihres Prioritätsrechtes für die Linie *Amriswil* oder Romanshorn-Rorschach erst gekommen sei, *nachdem* in beiden Kantonen im gemeinschaftlichen Einverständnis oder durch den Ausspruch des Bundes die Bahnrichtung festgestellt worden wäre. Statt dessen verlangte die Nordostbahndirektion die Konzession für die Linie *Romanshorn*-Rorschach, wobei sie sich freilich bereit erklärte, auch die Strecke Amriswil-Rorschach zu bauen und zu betreiben, wenn ihr dieselbe unter den gleichen Bedingungen hoheitlich be-

willigt würde. *Unter solchen Umständen* hat das Konzessionsgesuch des Amriswiler Komitees so, wie dasselbe am 1. September 1864 eingegeben war, in der Tat gegenwärtig keine Aussicht auf Verwirklichung. Wenn die Nordostbahngesellschaft, anstatt mit dem Amriswiler Komitee gemeinsam den Kampf gegen den Widerspruch von St. Gallen aufzunehmen, lediglich darauf bedacht war, ihr Anschlussrecht in Rorschach zu wahren, so sind wir ebenfalls berechtigt und verpflichtet, auch unserseits zuzugreifen, d. h. den hiedurch für Thurgau erreichten Vorteil uns anzueignen, der nämlich darin besteht, dass wenigstens die Verbindungslinie mit Rorschach gesichert, innert einer bestimmten Frist gesichert ist. Würde die Nordostbahn, *nachdem* jenes Ziel errungen ist, zur Ermöglichung des Trasses Konstanz-Amriswil-Rorschach in wirksamer Weise Hand bieten: nun wohlan, so würde ich das fortwährend als die für beide Teile ehrenwerteste und glücklichste Lösung betrachten. Allein, da ich mich in der Vergangenheit in meinen Erwartungen getäuscht habe (Drittpersonen habe ich *niemals* Verheissungen gemacht), so kann und will ich dem Grossen Rate nicht zumuten, das Gewissere an das Ungewissere zu vertauschen und auf die Zugsrichtung über Amriswil zurückzukommen, solange nicht grössere Garantien für den Erfolg geboten sind. Doch die Schiffe hinter mir verbrennen möchte ich deshalb nicht»[152]. Enttäuscht über die Haltung der Nordostbahn, ging Häberlin sogar soweit beizufügen, dass er, wenn sich eine Bahnlinie Konstanz-Amriswil-Rorschach als wirklich unerreichbar herausgestellt habe, für eine durchgehende Linie eventuell auch über Romanshorn mitwirken werde, wenn das Ziel in ehrenwerter Weise und zur wahren Wohlfahrt des Kantons, nach dem unteilbaren Zusammenhang aller Folgen bemessen, verfolgt werden könne[153].

Glaubten einige aus Häberlins Äusserungen schliessen zu können, dass bei ihm ein Gesinnungswechsel in der Eisenbahnfrage eingetreten sei, so täuschten sie sich. Bereits am folgenden Tag wies nämlich Häberlin bei Verlesung des Protokolls im Grossen Rat darauf hin, dass der Wortlaut der Abweisung des Amriswiler Komitees Missverständnisse erregen und die Interpretation eines gänzlichen Ausschlusses wach rufen könnte, während der Sinn doch sei, jederzeit wieder auf das Amriswiler Projekt zurückkommen zu können. Darüber gab es dann sowohl am 22. als auch am 23. Februar eine unerquickliche Diskussion, wobei man jedoch von der ursprünglichen Wortfassung des Beschlusses nicht abwich[154]. Über diesen Punkt sowie über die finanziellen Bestrebungen des Seetalkomitees kam es erneut zu einer Auseinandersetzung zwischen Labhardt, der am 26. Februar anstelle des zurückgetretenen Lüthi in den Nationalrat gewählt worden war,

152 Wächter 3. 3. 1865.
153 Votum Häberlins im Wächter 1. und 3. 3. 1865.
154 Vgl. Tg. Ztg. 24./25. 2. 1865.

und Häberlin[155]. Ersterer glaubte, dass Häberlin durch eine fortdauernde Agitation auf die Stimmgebung der eidgenössischen Räte einwirken wollte, um so das Amriswiler Projekt durchzusetzen. Bundesrat Dubs sah hingegen in dem momentanen Standpunktwechsel Häberlins und dem hierauf erfolgten Grossratsbeschluss den Versuch, die Nordostbahn zu zwingen, die ganze Linie von Rorschach nach Konstanz zu bauen[156].
Häberlin suchte nun wirklich die thurgauische Eisenbahnfrage vor die Bundesversammlung zu bringen, wobei er sich nämlich bewusst war, dass gesamtschweizerisch gesehen das Trasse über Amriswil demjenigen über Romanshorn vorgezogen wurde und auch der rechtliche Punkt für die erstere Linie sprach. Der einzuschlagende Weg drängte sich ihm geradezu auf. Da er die Mehrheit des Regierungsrates und der grossrätlichen Eisenbahnkommission amriswilfreundlich eingestellt wusste, musste die Frage nur erneut aufgegriffen werden, wozu sich ihm bald Gelegenheit bot. Das Seetalkomitee wollte zuerst die Konzession für Romanshorn-Rorschach von den Räten genehmigt wissen und erst dann ein Zwangskonzessionsbegehren für die Strecke Konstanz-Romanshorn stellen; es hoffte, dass dem Zwangskonzessionsbegehren, wenn das obere Teilstück von der Nordostbahn bereits in Angriff genommen worden sei, eher entsprochen werde, als zu einem Zeitpunkt, da noch eine durchgehende Amriswiler Linie offen stand[157]. Nun musste aber vom thurgauischen Grossen Rat noch die Konzessionsakte, welche am 4. April zwischen dem Präsidenten der Nordostbahndirektion, Alfred Escher, und dem Chef des Departements des Äussern, Regierungsrat Sulzberger, abgeschlossen worden war[158], genehmigt werden, was für Häberlin ein Grund war, die Elferkommission zusammenzurufen, um die Eisenbahnfrage wieder aufzurollen. In der Genehmigung der Konzessionsakte war sich die Kommission einig, hingegen in bezug auf die internationalen Beziehungen und auf die Erreichung der durchgehen-

155 Vgl. Wächter 8., 19. und 26. 3. 1865 =; Bodensee-Ztg. 17. 3. 1865; NZZ 5. und 21. 3. 1865 (Häberlin) und 24. 3. 1865 (Labhardt).
156 Vgl. Tgb. Dubs 23. 2. 1865.
157 Vgl. Albrecht S. 80.
158 Die Konzession für die Strecke Romanshorn-Rorschach auf thurgauischem Gebiet wurde derjenigen des Kantons St.Gallen nachgebildet. Escher hatte bei den diesbezüglichen Verhandlungen erneut betont, dass die Nordostbahn die Abzweigung von Amriswil aus vorziehen würde. Sulzberger wollte, da er eine Verzichtleistung der Nordostbahngesellschaft auf das ihr zustehende Ausschlussrecht Romanshorn-Konstanz nicht hatte erreichen können, zu Artikel 3 den Zusatz bewilligt haben, dass zwar die Nordostbahn auch für diese Strecke das Vorrecht habe, dass sie aber, wenn sie bis 1883 selbst nicht baue und sofern die Bundesbehörden in der Zwischenzeit eine Zwangskonzession erteilten, der bauenden Gesellschaft in Romanshorn das Anschlussrecht gewähre. Escher akzeptierte dies jedoch nicht. Vgl. Prot. über die Verhandlungen zwischen Escher und Sulzberger in Normalbahnen 1865. Der abgeschlossene Vertrag wurde von der thurgauischen Regierung am 10. April genehmigt. Vgl. Prot. RR 1865 § 775.

den Linie gingen die Ansichten auseinander. Der wesentlichste Unterschied zwischen dem Mehrheits- und dem Minderheitsantrag bestand darin, dass im ersteren die kantonalen Hoheitsrechte hinsichtlich der Zugsrichtung und der übrigen Bestimmungen ausdrücklich vorbehalten waren und der Bund zum Vertreter der internationalen Beziehungen (am Untersee und Rhein)[159] angerufen wurde, während die Minderheit die Unterstützung und Verwirklichung der Seetallinie forderte, ohne auf die Wünsche der Gemeinden am Untersee und Rhein einzugehen[160]. Die Gruppierung innerhalb der Kommission hatte sich nur insofern geändert, als J. Labhart von der Minderheit zur Mehrheit übergetreten war. Als Vertreter von Steckborn war für ihn die Abweisung der Interessen des Untersee- und Rheingebiets durch das Seetalkomitee im Dezember 1864 und die Unterstützung derselben von seiten des Amriswiler Komitees ausschlaggebend gewesen. Häberlin hatte nämlich, um vermehrten Anhang für die Amriswiler Linie zu gewinnen, die Unterstützung der Eisenbahn Stein-Singen in das Programm des Amriswiler Komitees aufgenommen, wobei für ihn namentlich die Wahrung des Anschlussrechtes in Singen ein entscheidender Punkt war.

Im Grossen Rat war schon bei der Wahl des Grossratspräsidenten die Parteigruppierung der Eisenbahninteressen feststellbar, standen sich doch die beiden Präsidenten der Eisenbahnkomitees gegenüber. Ein grosser Teil wollte Labhardt, dem Präsidenten des Seetalkomitees, unter Umgehung des bisherigen Vizepräsidenten, Häberlin, diese Ehre zuteil werden lassen, aber Häberlin schwang im ersten Wahlgang mit 51 von 99 Stimmen, gegenüber 41 Stimmen für Labhardt, knapp obenaus. Labhardt wurde dann, nachdem der abtretende Präsident, Ramsperger, der im ersten Wahlgang bis an drei Stimmen ans absolute Mehr herangekommen war, eine allfällige Wahl abgelehnt hatte, zum Vizepräsidenten ernannt[161]. Am 7. Juni kam es zu einer heftigen und langandauernden Eisenbahndebatte, in der sich erneut Labhardt und Häberlin als Kommissionsberichterstatter gegenüberstanden. Über die Genehmigung der Konzessionsakte mit der Nordostbahn war sich der Grosse Rat einig, hingegen über die weiteren Anträge gingen die Ansichten stark auseinander. Schliesslich wurde aber in der Abstimmung, welche unter Namensaufruf vorgenommen wurde, doch der Mehrheitsantrag mit 50 gegen 45 Stimmen angenommen und somit die Rechte und

159 Im Mai 1865 hatte nämlich das Komitee für eine Untersee-Rhein-Eisenbahnverbindung ein Gesuch an den Grossen Rat gestellt, worin es die Interessen jener Gegenden beim Abschluss von allfälligen Verträgen mit Baden (über Eisenbahnverbindungen) gewahrt wissen wollte. Vgl. gedr. «Bericht betreffend die Eisenbahnfrage Rorschach-Konstanz zur Wahrung der Interessen des Untersees und Rheins».

160 Vgl. gedr. Kommissionalberichte vom 31. Mai 1865: Mehrheitsbericht S. 27/28, Bericht der Minderheit S. 14/15.

161 In Anbetracht der Eisenbahnkämpfe war Häberlin als Ständerat mit 82 von 96 Stimmen unerwartet klar bestätigt worden. Vgl. Prot. GR 6. 6. 1865 S. 77/78; Tg. Ztg. 8. 6. 1865; Wächter 9. 6. 1865.

Interessen des Kantons unpräjudiziert gewahrt[162]. Dies war nun ein Sieg Häberlins: Das Seetalprojekt war durch diesen Beschluss zum Stillestehen verurteilt, während die Amriswiler Linie wieder aus der Versenkung hervorgetreten war. Die Angelegenheit war damit zur Entscheidung an die Bundesbehörden gewiesen: Über die Konzession an die Nordostbahn und über das Zwangskonzessionsbegehren des Seetalkomitees für die Fortsetzung von Romanshorn nach Konstanz sollte gleichzeitig ein Beschluss gefasst werden, wodurch automatisch die durchgehende Linie über Amriswil, da derselben auf thurgauischem Gebiet keine rechtlichen Hindernisse im Wege standen, wieder in den Vordergrund treten musste.

Dieser Beschluss des Grossen Rates brachte einen Grossteil der Thurgauer in Bewegung, so dass der Eisenbahnkampf von neuem, heftiger als je zuvor, entbrannte. Dies kam auch in den Zeitungen in vielen Artikeln und Korrespondenzen deutlich zum Ausdruck. Besonders die Seetalbahnfreunde, die den oberen Streckenteil endgültig gesichert haben wollten, waren erbost, da nun wiederum eine Verzögerung eintrat. Häberlin suchte im «Wächter»[163] die Stimmgebung und den Entscheid des Grossen Rates in langen

162 Der Punkt II des Mehrheitsantrages hatte folgenden Wortlaut:
«Der Regierungsrat ist eingeladen:
1. Die eben bezeichnete Konzession (I) der hohen Bundesversammlung vorzulegen, in dem Sinne, dass über deren Genehmigung und das in Aussicht gestellte Zwangskonzessionsbegehren für die Strecke Konstanz-Romanshorn beziehungsweise über die Anwendung des Art. 17 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiet der Eidgenossenschaft vom 28. Heumonat 1852 zum Zwecke der Herbeiführung einer durchgehenden Linie Konstanz-Rorschach (über Romanshorn oder Amriswil) die Beschlussesfassung gleichzeitig erfolge (s. jedoch Ziff. 2);
2. hinsichtlich der Zugsrichtung und der näheren Bestimmungen überhaupt, unter welchen eine (Zwangs-)Konzession für den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn Konstanz-Rorschach über thurgauisches Gebiet zu erteilen wäre, die Hoheitsrechte des Kantons ausdrücklich vorzubehalten und im besonderen mit Bezug auf die dabei in Betracht kommenden internationalen Beziehungen (betreffend Bau-, Betriebs- und Anschlussverhältnisse) die Interessen des herwärtigen Kantons in jeder Beziehung nachdrucksam zu wahren.» (gedr. Bericht S. 27/28)
Der zweite Teil des Minderheitsantrages hatte folgendermassen gelautet:
«2. In der Voraussetzung, dass das thurgauische Seetalkomitee dem Bundesrate gleichzeitig mit der vorstehenden Konzessionsurkunde ein Zwangskonzessionsgesuch für die Linie Romanshorn-Konstanz einreiche, und da die Ausführung der *durchgehenden* Linie den entschiedenen Landesinteressen entspricht, das über Romanshorn führende Trasse jedoch nach der Sachlage allein als das praktisch ausführbare erscheint, werde der Regierungsrat eingeladen, das Projekt des Seetalkomitees mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln zu unterstützen.
3. Sei die Petition des Komitees für eine Eisenbahn am Untersee und Rhein dem Regierungsrate zur Prüfung und zur angemessenen Berücksichtigung bei den bevorstehenden Unterhandlungen zu überweisen.» (gedr. Bericht S. 14/15)
Vgl. Prot. GR 7. 6. 1865 S. 82—87; Tg. Ztg. 9./10. 6. 1865; Wächter 9./11. 6. 1865.

163 Einer Erwiderung Häberlins auf die *-Korrespondenzen war von der Thurgauer Zeitung als einer zu weit gehenden Anforderung die Aufnahme verweigert worden, weil bereits Ramsperger eine ruhige und energische Verwahrung eingelegt hatte. Vgl. Häberlins Erklärung in Tg. Ztg. 20. 6. 1865. S. auch weiter hinten S. 274.

Artikeln, in welchen er auch das Seetalprojekt und dessen finanzielle Grundlage anzweifelte, zu erläutern und darzulegen, dass der Aufschub, der im Grossratsbeschluss liege, nur von Nutzen sein könne[164]. Die Regierung von St. Gallen war entrüstet und erhob Protest gegen das Vorgehen der thurgauischen Behörden; sie war empört, dass die Entscheidung durch die Bundesversammlung fallen sollte, während diese Eisenbahnfrage doch eine Sache der beteiligten Kantone war[165]. Aber auch das Seetalkomitee ging zum Angriff gegen den Grossratsbeschluss vom 7. Juni über, indem es die Mehrheit der thurgauischen Stimmbürger für seine Linie und für sein Vorhaben zu gewinnen suchte. Es beschloss deshalb, die ungünstige Stellung auf Bundesebene erkennend, vorerst noch kein Zwangskonzessionsgesuch an die Bundesbehörden zu richten[166]. Die Mitglieder der Grossratsminderheit im Eisenbahnbeschluss wurden auf den 25. Juni zu einer Besprechung nach Müllheim einberufen. Dort kam man dann überein, «im Petitionswege dem Grossen Rate Veranlassung zu geben, noch einmal auf seinen Beschluss zurückzukommen»[167]. Der Grundgedanke ging dabei dahin, die Entscheidung beim thurgauischen Volke zu suchen, wozu eine Volksdemonstration mittels Unterzeichnung einer Massenpetition in Szene gesetzt werden sollte.

Anderwert fasste die «Proklamation an das thurgauische Volk» ab, welche in 3 000 Exemplaren gedruckt und im ganzen Kanton gleichzeitig — am Abend des 8. Juli — verteilt und öffentlich angeschlagen wurde[168]. Darin wurde der Streit über die Zugsrichtung in beinahe aufwieglerischer Weise dargelegt und vor allem darauf hingewiesen, dass das Seetalkomitee die ganze Eisenbahnverbindung ohne die geringste Staatshilfe erstellen würde, währenddessen dieselbe sonst nur mit Opferung von Millionen zustande

164 Vgl. Wächter 16., 18., 21., 23., 25. und 28. 6. 1865 =.

165 Vgl. RR SG an RR TG 12. und 30. 6. 1865, 17./23. 8. 1865.

166 Die Freunde der Amriswiler Linie warfen deshalb nun dem Seetalkomitee das vor, was dieses ihnen früher selbst zum Vorwurf gemacht hatte: den teilweisen Bau der durchgehenden Linie. S. hiezu vor allem den Minderheitsbericht vom 10. 12. 1864 S. 3/4, 5 und 7; Wächter 8. 11. 1865.

167 Albrecht S. 89; vgl. Tg. Ztg. 30. 6. 1865.

168 Folgendes Aktenstück gibt einen Begriff, in welcher Art und Weise man vorging und «öffentliche Meinung» machte:

«Instruktion für Verbreitung der Proklamation der Müllheimer-Versammlung und Sammlung der Unterschriften zur Volkspetition in der Eisenbahn-Angelegenheit.

1. Die Proklamation soll durch intelligente, rührige und vertraute Angestellte nächsten Samstag, den 8. Juli, abends, in jeder einzelnen Ortschaft an einer geeigneten Stelle, in grösseren Orten an zahlreichen Stellen angeschlagen und dann am Sonntag zuerst den sämtlichen Wirten der Munizipalgemeinde zum Zwecke des Anschlages in den Wirtschaftszimmern zugestellt und der Rest in die Häuser verteilt werden. — Abgerissene Exemplare sind durch neue zu ersetzen.

2. Sonntagabends ist sodann mit Sammlung möglichst zahlreicher Unterschriften der stimmberechtigten Aktivbürger nach Anleitung der gedruckten Listen zu beginnen und darauf zu achten, dass die einflussreicheren Männer zuerst unterschreiben, und sodann

kommen könnte, wodurch der Staat schwer geschädigt würde. An den Grossen Rat wurde folgende Bitte gestellt:

«Es wolle dem Grossen Rat gefallen:
1. bei seinem Entscheide über die Zugsrichtung der Eisenbahn Rorschach-Konstanz die Seetallinie, welche ohne finanzielle Opfer des Staates erreicht werden kann, zu wählen;
2. die Eisenbahnangelegenheit in der Weise zu fördern, dass ein baldiger Abschluss erzielt, und damit sowohl die Gefahr der Umgehung als diejenige der Vereitelung des Projektes abgewendet wird.»[169]

Nach einer Woche vereinigte diese Petition schon über 10 000 Unterschriften auf sich, und bereits nach zwei Wochen waren es 14 193, was zwei Dritteln der stimmberechtigten Kantonseinwohner entsprach[170]. Dies war nun eine eindeutige Erklärung der Thurgauer zugunsten der Seetallinie, wobei jedoch bei vielen weniger die Zugsrichtung als die finanzielle Seite (keine Staatsbeteiligung) den entscheidenden Ausschlag für Romanshorn gegeben haben mochte.

In der Zwischenzeit waren am 9. Juli, also nur knapp einen Tag nach der Verbreitung des Aufrufs des Seetalkomitees, auf Veranlassung von Bezirksstatthalter Burkhardt[171] über 600 Männer aus der Gegend von Neukirch/Egnach bis Amriswil in Neukirch zusammengekommen, um ihrer Entrüstung «über das unter dem Schutze nächtlicher Dunkelheit verbreitete Machwerk und über die freche Entstellung der ganzen Eisenbahnsituation» Ausdruck zu geben und «eine Antwort des Volkes an die Herren Labhardt und Anderwert und an ihre Handlanger» zu richten. Die vom Seetalkomitee ins Werk gesetzte Agitation gegen den thurgauischen Grossen Rat bzw. gegen den Eisenbahnbeschluss vom 7. Juni wurde als ein verwerfliches Parteimanöver erklärt und beschlossen, da das Seetalkomitee im Widerspruche zu seinen wiederholten Zusicherungen eine Zwangskonzession für

am Montagmorgen die Sammlung der Unterschriften unausgesetzt und eifrig von Haus zu Haus fortzubetreiben, um dieselbe rasch zu vollenden.
3. Den Angestellten wird ein Taggeld von Fr. 5.— und ausserdem bei günstigem Erfolg der Subskription ein besonderes Trinkgeld zugesichert. Es kann denselben ein angemessener Vorschuss gemacht werden.
Frauenfeld, den 5. Juli 1865 Das Vollziehungs-Komitee.»
(Abgedruckt in NZZ 13. 7. 1865)

169 Über diese Proklamation s. Albrecht S. 90/91.

170 Die Thurgauer Zeitung empfahl die Proklamation der Müllheimer Versammlung aufs wärmste und hielt ihre Leser täglich über den Fortgang der Unterschriftenwerberei im Kanton auf dem laufenden. — Vgl. die Zusammenstellung über die Verteilung der Unterschriften nach Bezirken und die Anzeige an das thurgauische Volk vom Vollziehungskomitee der Müllheimer Minderheitsversammlung (Labhardt, Anderwert, Ludwig, Oberst R. Kappeler und Debrunner) in Tg. Ztg. 30. 7. 1865. Das teilweise unlautere Unterschriftensammeln wurde von den «Amriswilern» als «Volksbetrug» bezeichnet (Wächter 28. 7. 1865). S. hiezu auch die teilweise giftigen Satiren im Wächter 2. und 9. 8. 1865 und Volksfreund 5. 8. 1865.

171 Burkhardt war der enge Vertraute Häberlins. Häberlin, der zu diesem Zeitpunkt in Bern war, war wegen der Volksagitation in grosser Aufregung. Vgl. Tgb. Dubs 29./30. 6. 1865.

die durchgehende Seelinie bei der Bundesversammlung vorderhand nicht verlangen wollte, «das Amriswiler Komitee nunmehr dafür anzugehen, allfällig in Verbindung mit dem Komitee für eine Eisenbahn am Untersee und Rhein, unverzüglich die geeigneten Schritte zur Beförderung und Konzessionierung einer Eisenbahn Rorschach-Amriswil-Konstanz im Sinne des Grossratsbeschlusses vom 7. Juni einzuleiten und durchzuführen und auf diesem Wege jeder Verschleppung der Angelegenheit, wie sie das Seetalkomitee im Wurfe hat, zu begegnen»[172]. Am 16. Juli war in einer Versammlung der Abgeordneten aus den Gemeinden des Ober-, Mittel- und Unterthurgaus und des Untersees und Rheins in Müllheim unter Leitung von Bezirksstatthalter Diethelm dem Beschluss des Grossen Rates vom 7. Juni erneut die Zustimmung erteilt und gegen die Machenschaften des Seetalkomitees protestiert worden[173].

Der Bundesrat, der vom thurgauischen Grossratsbeschluss Kenntnis erhalten hatte[174], brachte aus Zeitknappheit die thurgauische Eisenbahnfrage vorderhand noch nicht vor die eidgenössischen Räte[175]. Dies war nur von Vorteil, denn im Thurgau änderte sich die Sachlage wieder durch die Volkspetition. Der Grosse Rat musste am 5. September die Eisenbahnfrage erneut an die Hand nehmen, denn unter den neu eingegangenen Aktenstücken befand sich ein Antrag auf Abänderung des Grossratsbeschlusses vom 7. Juni. Anderwert, Debrunner, R. Kappeler, Labhardt, Ludwig und Sulzberger beantragten,

1. den mit der Direktion der Nordostbahn vereinbarten Konzessionsvertrag vom 4. April unbedingt zu genehmigen und die Regierung zu beauftragen, dafür die Genehmigung der Bundesbehörden einzuholen,
2. den Regierungsrat einzuladen, in geeigneter Weise darauf zu wirken, dass das untere Teilstück Romanshorn-Konstanz ebenfalls beförderlich ausgeführt werde und
3. die Petition der Gemeindevorstände vom Untersee dem Regierungsrat zu geeigneter Berücksichtigung zu überweisen.[176]

Die Eintretensfrage war äusserst umstritten und fiel mit 53 gegen 49 Stimmen[177] sehr knapp zugunsten der Petitionierenden aus. Der Antrag für die unbedingte Genehmigung des Konzessionsvertrages fand eine grosse Mehr-

172 Wächter 12. 7. 1865; Tg. Ztg. 12. 7. 1865.
173 Vgl. Wächter 23. 7. 1865; Tg. Ztg. 23. 7. 1865.
174 Vgl. MB RR Nr. 140 an BR 5. 7. 1865.
175 Vgl. Prot. BR 2. 8. 1865 Nr. 3164. Häberlin war froh, dass diese Angelegenheit nicht in der Julisitzung der Räte behandelt wurde, da es ihm zeitlich unmöglich war, eine eventuelle Eingabe im Namen des Amriswiler Komitees abzufassen. Er war aber dafür, dass der Bundesrat, gestützt auf den thurgauischen Grossratsbeschluss vom 7. Juni, die Verhandlungen mit Baden eröffnen sollte. Vgl. Häberlin an Dubs 15. 6. und 1. 8. 1865.
176 Vgl. Prot. GR 5. 9. 1865 S. 101/02.
177 Einige sprachen sogar von einem Eintretensentscheid von 53 gegen 52 Stimmen, da sie die Stimmen der beiden abwesenden Grossratsmitglieder und Präsident Häberlins, welche für Nichteintreten gewesen wären, mitzählten. Vgl. Wächter 10. 9. 1865.

heit, während die beiden übrigen Anträge in Minderheit blieben[178]. Damit war nun einmal mehr die Strecke Romanshorn-Rorschach gesichert; weiter war man jedoch nicht gekommen, denn die durchgehende Linie stand mehr in Frage als zuvor.

Häberlin, der im Grossen Rat vom Beschluss des 7. Juni nicht abgewichen war, hatte die Eisenbahngeschichte satt und wünschte, wie er sich äusserte[179], nichts mehr in dieser Sache zu tun. Trotzdem gab er aber nicht auf. In mehreren Artikeln warf er einen Rückblick auf die Eisenbahnfrage und gab sich und seinen Gesinnungsfreunden damit Rechenschaft über die gemeinschaftlichen Bestrebungen in der Vergangenheit sowie über den Boden, auf welchen nun die Frage gestellt zu sein schien[180]. Dabei stellte er fest, dass man die Fortsetzung der Linie nach Konstanz dem Schicksal überlassen habe und durch das Votum des Volkes und des Grossen Rates erreicht habe, dass der Staat sich in keinem Falle finanziell beteiligen dürfe. Er legte dar, dass viele Thurgauer, in der Furcht, von der Nordostbahn umgarnt zu werden, sich Baden und St. Gallen in die Arme geworfen hätten und dadurch vielleicht das Gelingen der Unternehmung auf eine weit zweifelhaftere Grundlage, auf noch schwankendere Füsse gestellt hätten. Erneut suchte er das Amriswiler Projekt in den Vordergrund zu bringen und setzte sich deshalb entschieden für dasselbe — oder, wie er sagte, für die Anstrebung des Besseren — ein[181]. Er rückte vor allem die Gesamtlinie in den Mittelpunkt, um dadurch bei den Bundesbehörden bei Behandlung der Konzession für Romanshorn-Rorschach das Amriswiler Trasse gegenüber der durch das Ausschlussrecht gesperrten Strecke Romanshorn-Konstanz empfehlen zu können und die thurgauische Eisenbahnangelegenheit als Ganzes behandelt zu wissen. Er schrieb deshalb in der «Neuen Zürcher Zeitung» folgendes: «Der Grossratsbeschluss vom 5. September hat in der Bodenseebahnfrage keine wesentlich neue Grundlage geschaffen. Der Zusammenhang des obern Teilstückes (Romanshorn-Rorschach oder Amriswil-Rorschach) mit der Bestimmung der Zugsrichtung für die durchgehende Linie besteht nach der Natur der Sache nichtsdestoweniger fort und muss von den Bundesbehörden stetsfort im Auge behalten werden»[182].

Der Bundesrat setzte sich, da ihn die Regierungen der Kantone Thurgau und St. Gallen um die Genehmigung der mit der Nordostbahn abgeschlossenen Konzession angingen, Ende Oktober 1865 eingehend mit der thur-

178 Vgl. Prot. GR 5. 9. 1865 S. 103; Tg. Ztg. 8.—10. und 12. 9. 1865; Wächter 8. 9. 1865.
179 Vgl. Tg. Ztg. 9. 9. 1865.
180 S. Wächter 17., 22. und 24. 9., 4. und 11. 10. 1865 =: «Streiflichter auf die Eisenbahnfrage» I—V.
181 Vgl. Wächter 29. 10., 1., 3., 5. und 12. 11. 1865: «Streiflichter auf die Eisenbahnfrage» VI—XI =.
182 NZZ 8. 10. 1865 **; s. auch NZZ 9. 10. 1865 ** und Tg. Ztg. 11. 10. 1865.

gauischen Eisenbahnfrage auseinander. Dabei ersah er aus den Vorlagen, dass die Bundesversammlung, weil sowohl St. Gallen wie Thurgau eine durchgehende Linie von Rorschach nach Konstanz anstrebten und die Nordostbahn nicht auf ihr Ausschlussrecht verzichtete, sich später mit einem Zwangskonzessionsgesuch befassen werden müsse, und fragte sich deshalb, ob es überhaupt am Platze sei, jetzt schon über eine bloss stückweise Vorlage entscheidende Beschlüsse zu fassen. Er erkannte, dass St. Gallen und Thurgau den Bundesbehörden zwei, äusserlich zwar tadellose, Konzessionen zur Genehmigung vorlegten, dabei aber mit keinem Worte die schweren Konsequenzen berührten, welche aus dem Genehmigungsvotum «sowohl für die Frage der unmittelbar nachher folgenden Zwangskonzession, als namentlich für die Unterhandlungen mit dem Nachbarstaate Baden folgen werden. Gestützt auf die formelle Tadellosigkeit ihrer Begehren wollen die Kantone Thurgau und St. Gallen der Bundesversammlung für das obere Stück der Linie in der Richtung nach Rorschach zum voraus die eine Hand binden und ihr nur die andere Hand frei lassen, damit sie mit dieser für das untere Stück der Linie nach Konstanz hin zwangsweise einschreite. Sie wollen die Bundesversammlung nicht über die ganze, sondern nur über die halbe und damit auch für diese schon präjudizierte Sachlage entscheiden lassen. Wir enthalten uns jeder Kritik dieses Vorgehens; dagegen glauben wir uns des bestimmtesten dahin aussprechen zu müssen, dass ein solches Vorgehen den Bundesbehörden ihrerseits nicht konvenieren kann»[183].

Unter diesen Umständen schien es dem Bundesrat am angemessensten, wenn die Bundesversammlung beschliessen würde, «die Genehmigung der vorgelegten Konzessionen bis auf weiteres zu verschieben und den Bundesrat einzuladen, mit der grossherzoglich badischen Regierung über die Eventualität einer Fortsetzung der Linie bis Konstanz in Unterhandlung zu treten» und über deren Ergebnis Bericht und Antrag zu hinterbringen[184].

Obwohl der Bundesrat dies für die Sache selbst als am förderlichsten ansah, fasste er auch die andere Eventualität ins Auge, nämlich dass die Bundesversammlung entschlossen wäre, sofort auf die Genehmigung der Konzession einzutreten. In einem solchen Falle war der Bundesrat für die Anbringung eines Vorbehalts; er schlug vor, jedem der beiden Genehmigungsbeschlüsse einen gleichlautenden Artikel (Art. 5) beizufügen, der bestimmte, dass der betreffende Beschluss erst nach erfolgter Übereinkunft mit der badischen Regierung über die Bedingungen der Erstellung einer durchgehenden Linie Rorschach-Konstanz in Kraft trete und sich die Bundesver-

183 Vgl. BBl. 1865 III S. 858/59. Botschaft des Bundesrates vom 30. 10. 1865: BBl. 1865 III S. 851—861; Beschlussesentwurf: S. 862—864.

184 Vgl. BBl. 1865 III S. 860.

sammlung vorbehalte, darauf insoweit zurückzukommen, als es notwendig sein sollte, um denselben mit dem Inhalte jener Übereinkunft in Einklang zu bringen[185].

Dieser Beschluss, der mit Stichentscheid des Präsidenten (Schenk) zugunsten der Gotthardianer Dubs, Knüsel und Frey-Herosé gefasst worden war[186], erregte im Thurgau die Missbilligung weiterer Kreise, denn ausgerechnet das Seetalkomitee, das stets nur die Vergebung der ganzen Linie proklamiert hatte, war durch die bundesrätliche Botschaft und Beschlüsse grossenteils blossgestellt. Die «Thurgauer Zeitung» sprach von einem «Gewaltakt» und von einer «Intrige», welche in Bern gegen die thurgauischen Eisenbahnbestrebungen angesponnen worden sei[187]. Viele hatten, um ihrer Missstimmung darüber Ausdruck zu geben, Häberlin als Urheber und Intriganten in Bern im Auge, was aber keineswegs begründet war[188].

Die Entscheidung musste nun im National- und Ständerat fallen. Die nationalrätliche Kommission, welche sich mit der Prüfung dieser Eisenbahnfrage befasste, teilte sich in eine Mehrheit und eine Minderheit; erstere wollte unter Weglassung des umstrittenen Artikels 5 dem bundesrätlichen Beschlussesentwurf für die Genehmigung der beiden Konzessionen beistimmen[189], während die Minderheit sich ganz auf den ursprünglichen Standpunkt des Bundesrates stellte und deshalb vor der Konzessionsgenehmigung Unterhandlungen des Bundesrates mit der badischen Regierung über die Fortsetzung der Linie bis Konstanz forderte[190]. Im Verlaufe der recht langen Diskussion stellte Alfred Escher im Nationalrat noch einen separaten Antrag, dahin gehend, dass der Bundesrat beauftragt werden solle, sich bei den verschiedenen Interessenten in dem Sinne zu verwenden, dass die Linie Rorschach-*Amriswil* an die Stelle von Rorschach-Romanshorn trete; durch diesen Auftrag sollte dem Artikel 3 des Beschlussesentwurfes, der die Frist von 15 Monaten für den Beginn der Erdarbeiten betraf, keinerlei Eintrag geschehen und somit also keine Verzögerung eintreten. Escher nahm in seinen Ausführungen Häberlin in Schutz[191] und stellte die Linie

185 Vgl. BBl. 1865 III S. 860 und 864.

186 Bundesrat Näff (SG) erklärte zu Protokoll, dass er zu dieser Schlussnahme nicht gestimmt habe. Vgl. Prot. BR 30. 10. 1865 Nr. 4455; Tg. Ztg. 2. 11. 1865.

187 Vgl. Tg. Ztg. 1. und 2. 11. 1865.

188 Vgl. Wächter 8. und 10. 11. 1865 =; Tg. Ztg. 14. 11. 1865 Erklärung Häberlins.

189 Vgl. Bericht der Mehrheit, der Delarageaz (VD), Sailer (SG) und von Arx (SO) angehörten, vom 10. und 12. 11. 1865: BBl. 1865 IV S. 139—143 und 144—150.

190 Vgl. Bericht der Minderheit, die aus Fischer (AG) und Bucher (ZH) bestand, vom 18. 11. 1865: BBl. 1865 IV S. 151—157.

191 Escher betonte dabei, dass Häberlin, der vielleicht die Interessen seines Kantons am besten verstehe, ungerecht verdächtigt werde, dass er die Interessen seines Kantons denjenigen der Nordostbahn hintansetze; wenn nämlich Häberlin einen Vorwurf verdiene, so sei es schon eher der, dass er über den Interessen des Thurgaus diejenigen der Nordostbahn zu wenig beachtet habe. Vgl. Tg. Ztg. 17. 11. 1865 und Wächter 19. 11. 1865.

Rorschach-Amriswil als im Interesse der Kantone und des Bundes liegend hin, bei der erst noch die Fortsetzung nach Konstanz möglich wäre. Eschers Antrag blieb jedoch in der Abstimmung mit 34 gegen 49 Stimmen in Minderheit[192]; hierauf wurde der Antrag der Mehrheit der nationalrätlichen Kommission recht eindeutig angenommen[193]. Damit war diese Frage eigentlich entschieden, denn die ständerätliche Kommission stellte sich ganz auf den nationalrätlichen Standpunkt[194]. Häberlin sah deshalb im Ständerat die Erfolglosigkeit eines Antrages voraus und begnügte sich damit, dem Rat seine persönliche Stellung in dieser Eisenbahnangelegenheit zu erörtern und seinen Gesichtspunkt offen darzulegen[195]. Dubs verteidigte noch den Standpunkt des Bundesrates, wobei er das Vorgehen des Thurgaus, dem Bunde die Linie in zwei Stücken zu präsentieren, ein «diplomatisches Kunststück» nannte. Da jedoch von keiner Seite ein Gegenantrag vorlag, stimmte der Ständerat dem Nationalrate stillschweigend zu[196].

Häberlin musste nun erkennen, dass seine gutgemeinten Bemühungen für das Zustandekommen der Amriswiler Linie vergebens gewesen waren, ja, dass sie ihm sogar sehr geschadet hatten. Seine Bestrebungen und sein Ansehen waren im Thurgau von der Gegenpartei immer wieder so verdächtigt und verurteilt worden, dass sich ein Grossteil der Bevölkerung von ihm abgewendet hatte. Seine Gegner zielten bei diesem Anlasse geradezu darauf hin, ihn zu stürzen, um seine Ämter selbst einnehmen zu können[197]. Dies war vorerst jedoch noch nicht möglich, denn sein Einfluss auf den verschiedenen Gebieten war nicht so leicht einzudämmen.

In der thurgauischen Eisenbahnfrage setzte nun eine längere Ruhezeit ein, was namentlich auch auf die aussenpolitischen Ereignisse, auf den preus-

192 Häberlin, der überzeugt war, dass durch den Grossratsbeschluss vom 7. Juni unzweifelhaft die Amriswiler Linie gesichert gewesen wäre und auch in den Räten gesiegt hätte, suchte zu erklären, wie dieses Abstimmungsresultat zustande gekommen war: Die ganze französische Schweiz sei ohne jegliche weitere Untersuchung für die Seetalpartei eingetreten, und zwar aus dem einzigen Grunde, weil diese in dem Antrage des Bundesrates ebensowohl eine Schwächung der Kantonalsouveränität als ein Präjudiz in der Alpenbahnfrage erblickt hätte. Entscheidend sei aber die Haltung gewesen, welche Bern im letzten Moment eingenommen habe und die in nichts anderem als in der Rivalität gegen Zürich ihre Erklärung finde. Vgl. Wächter 22. 11. 1865 =.

193 Vgl. Prot. NR 14./15. 11. 1865 Nr. 509; NZZ 16./17. 11. 1865; Tg. Ztg. 16.—18. 11. 1865; Wächter 19. 11. 1865; s. auch das recht einseitige, gegen Häberlin gewendete Votum des St.Gallers Basil Ferdinand Curti in Tg. Ztg. 26. 11. 1865. S. die Auseinandersetzung mit Curti in NZZ 22., 23., 24. und 28. 11. 1865. Vgl. auch Gagliardi S. 502/03.

194 Vgl. Bericht der ständerätlichen Kommission (Berichterstatter Kappeler) vom 17. 11. 1865: BBl. 1865 IV S. 157—164.

195 Häberlins Votum im Wächter 24. und 26. 11., 1. und 3. 12. 1865.

196 Vgl. Prot. StR 17. 11. 1865 Nr. 346; Tg. Ztg. 22. 11. 1865; Repert. 918.

197 Vgl. Tgb. Dubs 14. 11. 1865.

sisch-österreichischen Krieg von 1866, zurückzuführen war. Das Trasse Rorschach-Romanshorn wurde von der Nordostbahn nur langsam in Angriff genommen. Dabei wurden bezüglich der Linienführung und der Anlage der Stationen verschiedene Wünsche und Begehren vorgebracht. Egnach und 25 andere Gemeinden suchten bei der Direktion der Nordostbahn um eine weiter ins Landesinnere gezogene Linienführung nach, um so später einen Anschluss mit Amriswil auf dem kürzesten Wege anstreben zu können, doch blieben sie ohne Erfolg. Auch andere Eingaben blieben unberücksichtigt, denn die Streckenanlage wurde auf dem natürlichen Niveau mehr oder weniger dem See entlang gebaut[198]. Das Seetalkomitee war sehr bestrebt, den Bau auf diesem Teilstück möglichst voranzutreiben, denn in dem Zeitpunkt, da in der Bundesversammlung die Debatten über die Zwangskonzession Romanshorn-Konstanz begannen, sollte die Ausführung des obern Streckenteils eine «abgemachte Tatsache» sein[199]. Am 25. November 1866 reichte es den Bundesbehörden das diesbezügliche Zwangskonzessionsbegehren ein[200].

Häberlin hatte sich in der Zwischenzeit sozusagen nicht mehr mit diesem Eisenbahnprojekt befasst. Erst als nun die letzte Entscheidung, die Fortsetzung nach Konstanz, wieder zur Diskussion stand, ging er nochmals eingehend darauf ein. Dabei war es vorerst nicht er, sondern die thurgauische Regierung, welche die Eisenbahnfrage im Thurgau erneut in den Mittelpunkt rückte und Anlass zu Kritik gab. Als nämlich der Regierungsrat vom Bundesrat zu einer Vernehmlassung über das Zwangskonzessionsbegehren des Seetalkomitees eingeladen worden war, fasste derselbe am 31. Dezember 1866 den Beschluss, dem Bundesrat klarzulegen, dass der thurgauische Regierungsrat mit dem Seetalkomitee nicht einig gehen könne, weil durch dessen Bestrebungen die Interessen des Kantons keineswegs befriedigend gewahrt würden[201]. Dieser Entscheid, den die Regierungsräte Keller, Egloff, Ruckstuhl und Scherb gegenüber den Regierungsräten Sulzberger, Ludwig und Stadler durchgesetzt hatten, erregte den Unwillen eines Grossteils der Thurgauer. Labhardt protestierte sogleich im Namen des Seetalkomitees beim Bundesrat, legte Verwahrung gegen das Vorgehen der thurgauischen Regierung ein und stellte die Intervention des Grossen Rates in Aussicht[202]. Die notwendigen Unterschriften zur Einberufung einer ausserordentlichen Grossratssitzung hatte man schnell zusammen[203]; Prä-

198 S. die verschiedenen Briefe und Eingaben in Normalbahnen 1866 und 1867.

199 Seetalkomitee an RR TG 26. 11. 1866.

200 S. gedr. «Konzessionsbegehren des Seetalkomitees für die Eisenbahnlinie Romanshorn-Konstanz vom 25. November 1866».

201 Vgl. RR TG an BR 31. 12. 1866 in Akten NOB 630; MB RR 31. 12. 1866 Nr. 229.

202 Vgl. Labhardt (Seetalkomitee) an BR 8. 1. 1867 in Akten NOB 630; Prot. BR 9. 1. 1867 Nr. 113.

203 Hiezu war das motivierte schriftliche Begehren von 25 oder mehr Kantonsräten erforderlich. (§ 4 des Grossratsreglements vom 9. 9. 1850: KBl. VI S. 187.) Vgl. Eingabe

sident Labhardt setzte dieselbe auf den 22. Januar 1867 fest. Auch eine Petition der Seegemeinden von Arbon bis Diessenhofen an den Grossen Rat wurde angeordnet, worin man sich gegen das Vorgehen des Regierungsrates wandte; man bat den Grossen Rat, dem Bundesrat eine Erklärung abzugeben, dass eine Bahn Rorschach-Romanshorn-Konstanz im höchsten Interesse des Thurgaus liege und ein dringendes internationales Bedürfnis sei. In einem speziellen Punkt wurde sogar das Begehren gestellt, geeignete Vorsichtsmassregeln gegenüber dem Regierungsrat zu treffen, damit die Ausführung der Eisenbahnunternehmung nicht weiter verschleppt werde[204].

Zwischen Labhardt und Häberlin kam es zu einer neuen Auseinandersetzung, namentlich weil letzterer im «Thurgauer Volksfreund», den er seit einiger Zeit mit Artikeln bediente, den Regierungsbeschluss des langen und breiten verteidigte. Häberlin wurde deshalb sogar, da er bis in die innersten Tiefen die Motive desselben und die Gefühle, welche durch denselben ihren Ausdruck finden sollten, kannte, als der eigentliche Urheber dieses Beschlusses bezeichnet und erneut verleumdet[205].

Allgemein war man nun auf die ausserordentliche Grossratssitzung vom 22. Januar in Weinfelden gespannt. In derselben wartete neben anderen Rednern Häberlin, der jegliches Gezänke zu vermeiden suchte, mit einer langen, äusserst differenzierten und interessanten Rede auf, welche ein Beispiel seiner Rednergabe und seiner juristischen Geschicktheit in der Argumentation darstellte. Er packte die ganze Angelegenheit sehr geschickt an, indem er eingangs folgende zwei Fragen stellte:

«Hat der Regierungsrat durch den Wortlaut seines Antwortschreibens an den schweizerischen Bundesrat vom 31. Dezember v. J. sich in einen Widerspruch mit den bisherigen Grossratsbeschlüssen gesetzt?
Wenn diese Frage verneint werden muss, ist es der Fall, dass der Grosse Rat, in Folge einer inzwischen veränderten Sachlage oder einer abweichenden Beurteilung derselben, seine eigene Politik ändern soll?»[206]

In der Folge suchte er die Antworten mit einer geschickten Beweisführung jedermann klarzulegen. Er brachte dabei den Nachweis, dass der Regierungsrat mindestens in guten Treuen gehandelt habe, denn derselbe habe

von 36 Mitgliedern des Grossen Rates vom 13. 1. 1867: Akten GR 1867; Prot. GR 22. 1. 1867 S. 217; gedr. Eingabe an den Grossen Rat vom 14. 1. 1867 (Memorial der Seegegend).

204 Vgl. gedr. Petitionen in Akten GR 1867: 32 Gemeinden hatten diese gedruckte Erklärung dem Grossen Rat eingereicht und nur gerade zwei, Arbon und Steckborn, hatten den Punkt 2 (Vorsichtsmassregeln gegenüber dem Regierungsrat) ausgeschlossen.

205 Vgl. Tg. Ztg. 20., 22., 25. und 27. 1. 1867. (Der in Amriswil erschienene Thurgauer Volksfreund vom Januar und Februar 1867 war nicht mehr auffindbar!) S. auch die Satire auf die den Regierungsbeschluss vom 31. 12. 1866 veranlassenden Regierungsräte: Postheiri 2. 2. 1867, S. 17/18.

206 Grossratsrede S. 2.

fortwährend die gleiche Haltung eingenommen, so wie es auch die Beschlüsse des Grossen Rates erfordert haben, welche besonders im Hinblick auf den Artikel 3 der Konzessionsurkunde vom 8. Dezember 1852 neutral gehalten gewesen seien. Er bestritt keineswegs, dass mit der unbedingten Konzessionierung des oberen Stückes Rorschach-Romanshorn die Zugsrichtung auch für die Fortsetzung nach Konstanz bestimmt gewesen sei — denn die notwendige Logik der Tatsachen werde und müsse dem Thurgau die Bahn Rorschach-Konstanz bringen —, doch folge daraus keinesfalls, dass sich der Regierungsrat der Frage der Zwangskonzession gegenüber nicht anders als wie bisher verhalten solle, denn durch die Verwerfung des darauf hinzielenden Antrages vom 5. September 1865 (Punkt 2) sei vielmehr auf das Unzweideutigste das Gegenteil gesagt worden. Der Regierungsrat habe in seinem Antwortschreiben an den Bundesrat einerseits die durch den Grossen Rat vorgezeichnete Demarkationslinie eingehalten, anderseits aber doch die Wünschbarkeit des Zustandekommens der Seetalbahn angedeutet; Häberlin sprach ihm deshalb ganz offen seine Anerkennung aus. Er betrachtete es für den Grossen Rat als ein Gebot der Ehrenhaftigkeit zu anerkennen, dass der Grosse Rat, wenn er heute seine eigene Politik ändere, die Verantwortlichkeit dafür nicht auf den Regierungsrat abladen dürfe, als ob derselbe die früheren Schlussnahmen des Grossen Rates nicht richtig verstanden und vollzogen hätte[207].

Häberlin ging dann über auf die Forderung des Seetalkomitees, wonach der Grosse Rat erklären sollte, dass er das Interesse des Kantons Thurgau bei der Ausführung der Linie Romanshorn-Konstanz als im höchsten Grade beteiligt und als ein dringendes internationales Bedürfnis ansehe. Er legte dabei dar, dass für ein Abweichen von einer seit drei Jahren konsequent und stetig durchgeführten Politik des Grossen Rates starkwiegende Gründe vorhanden sein müssten, und wies sodann nach, dass solche nicht eingetreten seien, sondern eher gerade das Gegenteil zutreffe, denn der Standpunkt des Rechtes und der Loyalität — in bezug auf das Zwangskonzessionsbegehren — habe sich nicht geändert und könne sich nach seiner persönlichen Meinung auch nicht ändern. «Der gefährlichste Feind der Zwangskonzession war nämlich die Konkurrenz der *Amriswiler Linie,* weil diese Linie nicht bloss den thurgauischen und den allgemein schweizerischen Verkehrsbedürfnissen ungleich besser entspricht, sondern weil diese Linie zugleich eine offene war. Wollte ich auf eine *Verschleppung* der Angelegenheit hinwirken, ich würde einfach das Amriswiler Projekt wieder aufnehmen, wofür vielleicht die Situation gegenwärtig nicht einmal ganz ungünstig wäre. Allein ich habe weniger wegen des Grossratsbeschlusses vom 5. September 1865 an und für sich, als wegen der für denselben vorbereiteten und nun-

207 Vgl. Grossratsrede S. 3—5.

mehr festgewurzelten Abneigung im Volk und im Grossen Rate gegen eine finanzielle Staatsbeteiligung, die Unmöglichkeit eines Erfolges eingesehen. Von da an bestand und besteht im Thurgau keine Opposition mehr gegen das Seetalprojekt, sondern die Meinungsdifferenz bezieht sich bloss noch auf die nähern Modalitäten, unter welchen dasselbe zur Ausführung kommen soll»[208].

Auf die Frage der Staatsbeteiligung bei Erstellung einer Eisenbahn zu sprechen kommend, stellte er fest, dass er nun in diesem Falle gegen eine solche finanzielle Beteiligung sei — er begründete dies in sechs Punkten, wobei vor allem der vierte und fünfte zu erwähnen sind —, «weil der Thurgau in der Frage der *Zugsrichtung dasjenige Opfer schon gebracht* hat, das er zwar nach meiner Ansicht gar nicht hätte bringen sollen, welches aber verhältnismässig grösser ist, als all die so geheissenen Leistungen von anderer Seite. Baden und St. Gallen haben durchgesetzt, was sie in *ihrem* Interesse sich vorgenommen hatten; sie haben den Thurgau dahin gebracht, dass *er selber* auf das volkswirtschaftlich ungleich vorzüglichere Trasse verzichtet hat. *Wie hoch* sie ihrerseits dieses Ziel taxiert haben, bedarf im Hinblick auf die Geschichte der letzten drei Jahre Ihnen gegenüber keines weitern Nachweises»[209]. Er möchte lieber andere «kantonal mindestens ebenso nützliche Eisenbahnprojekte» unterstützen, so eine Eisenbahn Schaffhausen-Konstanz und die Linie Singen-Stein-Frauenfeld-Wil. «Wenn also die Staatsgelder, versteht sich in zulässiger Weise, ohne das Gleichgewicht im Finanzhaushalte zu stören, für volkswirtschaftlichen Fortschritt flüssig gemacht werden wollten, so geschehe es für Projekte, die ihrer bedürftig sind, nicht aber für solche, für deren Erstellung die fremden Bewerber aus guten Gründen und in ihrem eigenen Interesse das Geld selber hergeben *können* und *gerne* hergeben *wollen*!»[210]

Häberlin gab, da dies im Grossen Rat noch nicht geschehen war, Aufschluss, was Baden, was das Seetalkomitee und was der Thurgau verlangen darf und soll. Laut den bisherigen Vernehmlassungen wolle Baden «einen mit der Grösse seiner Beteiligung beim Aktienkapital im Verhältnis stehenden Einfluss beim Bau, bei der Verwaltung und beim Betrieb der Bahn»[211]. Die Wünsche des Seetalkomitees nahm er aus dem Zwangskonzessionsbegehren vom 25. November 1866, worin diese — als diejenigen, die der Thurgau zu stellen habe — wie folgt angegeben waren: a) die Möglichkeit

208 Grossratsrede S. 8/9. — Die Äusserung Häberlins, dass seit dem Grossratsbeschluss vom 5. September 1865 keine Opposition mehr gegen die Seetallinie bestanden habe, entsprach nicht der Wirklichkeit; er selbst gab nämlich erst mit dem Bundesbeschluss vom 18. November 1865, mit der Genehmigung der Konzession für die Linie Rorschach-Romanshorn, das Amriswiler Projekt auf.

209 Grossratsrede S. 12/13.

210 Grossratsrede S. 13/14.

211 Grossratsrede S. 16.

des Anschlusses einer allfällig von Schaffhausen oder aus dem untern Thurgau herkommenden Eisenbahn an die Seetallinie; b) die Konzession für die Erstellung einer vom Kloster Kreuzlingen aus direkt nach dem Bahnhof in Konstanz anzulegenden Landstrasse; c) die Bewilligung der Anlage von Schienengeleisen aus dem Bahnhof Konstanz nach den Niederlagshäusern, welche auf schweizerischem Gebiete im Interesse des internationalen Verkehrs ausgeführt werden dürften[212]. Häberlin legte nun auseinander, dass das Seetalkomitee, welches ja vor zu hohen Forderungen gegenüber Baden warne, nur solche aufgestellt habe, welche Baden gewähren werde; von einer Station Kreuzlingen, welche aufs dringendste gefordert werden müsse, von einem Anschlussrecht in Kreuzlingen und von einem solchen in Singen, die unbedingt gesichert werden müssen, sei jedoch nicht die Rede. Dies seien aber nicht die «Desiderien», sondern die kategorischen Forderungen, welche die Eidgenossenschaft und der Kanton Thurgau zu stellen hätten[213].

Nach seiner Ansicht sollte der Thurgau, der die bessere Linie aufgegeben hatte, keine Einräumungen mehr machen, sondern nur noch mehr fordern, vor allem von Baden. Bezüglich des Trasses liess er nun, obwohl eine Bahn mehr landeinwärts günstiger gewesen wäre, den Seegemeinden freie Hand; seine Enttäuschung über die Niederlage des Amriswiler Projektes kam aber auch hier wieder deutlich zum Ausdruck, sagte er doch: «Ich fürchte mich nur vor unserer eigenen Schwäche, dass wir nicht den Mut und die erforderliche Ausdauer haben *möchten*, um uns *keinerlei* weitere Zugeständnisse mehr abringen zu lassen. Ihr und anderen Ursachen, deren Beurteilung ich gerne der Geschichte anheimgeben will, hat der *Kanton* (nicht die Nordostbahn) bereits den Verlust der *bessern,* der Amriswiler Linie zu verdanken, welche Baden — darüber ist am heutigen Tage unter urteilsfähigen Männern kein Zweifel mehr gedenkbar — in der letzten Stunde ebenfalls akzeptiert hätte»[214].

Abschliessend bemerkte er, dass er zum erstgestellten Antrag (die vom Seetalkomitee geforderte Erklärung an den Bundesrat) aus den angeführten Gründen am heutigen Tage nicht stimmen könne; werde derselbe aber dennoch angenommen, was er aus Gründen der innern kantonalen Politik gar wohl begreifen könne, so werde er trotzdem beruhigt sein, sofern der zweite Antrag (Vorbehalt der Hoheitsrechte des Kantons im allgemeinen

212 Vgl. Grossratsrede S. 17/18; Konzessionsbegehren vom 25. November 1866. Bei Punkt a stellte Häberlin fest, dass als Anschlusspunkt Konstanz und nicht Kreuzlingen gemeint sein müsse, denn auf Schweizergebiet wäre ein solches Anschlussrecht durch den Artikel 13 des schweizerischen Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852 (AS III S. 173) bereits gesichert; bei Punkt b fragte sich Häberlin, wofür diese gebaut werden sollte, da bereits eine solche im Orte bestehe.

213 Vgl. Grossratsrede S. 18—20.

214 Grossratsrede S. 21.

und der besondern Interessen in bezug auf die Bau-, Betriebs- und Anschlussverhältnisse) ebenfalls zum Beschluss erhoben werde[215].
In der Abstimmung wurde dann vom Grossen Rat mit 96 gegen 3 Stimmen (Häberlin, Ruckstuhl und Scherb) folgender Antrag angenommen:

«1. Es sei durch den Regierungsrat namens des Grossen Rates an den schweizerischen Bundesrat eine Erklärung in dem Sinne abzugeben, dass: a) der Grosse Rat nur mit Rücksicht auf Art. 3 des unter dem 8. Dezember 1852 mit der Nordostbahndirektion abgeschlossenen Vertrages auf das Konzessionsbegehren des Seetalkomitees nicht eingetreten sei, b) derselbe jedoch das Interesse des Kantons Thurgau bei der Ausführung der Linie *Konstanz-Romanshorn* im höchsten Grade als beteiligt, und c) nach Massgabe der veränderten Eisenbahnverhältnisse das Zustandekommen obiger Linie für ein *dringendes* internationales Bedürfnis halte.
2. Es seien im Falle der Erteilung der nachgesuchten Konzession für die Seetalbahn über die näheren Bedingungen dieser Konzession die Hoheitsrechte des Kantons im allgemeinen, sowie speziell die Wahrung seiner Interessen rücksichtlich der Bau-, Betriebs- und Anschlussverhältnisse ausdrücklich vorbehalten».[216]

Häberlin erklärte sich dann in der Folge mit diesem Beschluss einverstanden[217]. Gleichzeitig masste er sich aber sogar an, sich selbst den Sieg zuzuschreiben, indem er sich namentlich auf Punkt 2 des Grossratsbeschlusses sowie auf die Erklärung Labhardts, wonach das Seetalkomitee kein Geld vom Staate benötige, berief[218]. Solche Gesichtspunktverfälschungen, welche vor allem seinen gutgemeinten Bestrebungen und seinen wirklichen Erfolgen schadeten, da diese dadurch auch angezweifelt wurden, erregten allgemein grossen Unwillen und brachten ihm neuerliche Anfeindungen ein. Anfangs März 1867 gab dann Häberlin, um sich vermehrt wieder Geltung zu verschaffen, den «Thurgauer Volksfreund» als «Thurgauer Volkszeitung» unter seiner Redaktion heraus[219]. Im selben Monat inszenierte Labhardt einen Grossangriff auf ihn, indem er Häberlin in aller Öffentlichkeit als «Lügner» und «Verleumder» hinstellte, weil derselbe angegeben hatte, 1864 bei Staatsminister Mathy in Karlsruhe gewesen zu sein. Dies war auch wirklich der Fall gewesen, jedoch Mathy hatte dies vergessen und damit Labhardt die Veranlassung gegeben, gegen Häberlin vorzugehen. Es kam schliesslich zu einem Prozess zwischen Häberlin und Labhardt, in welchem der letztere der Verleumdung und Beschimpfung schuldig erklärt, zu einer Geldbusse sowie zu einer Prozesskostenentschädigung an Häberlin verurteilt wurde, während Häberlin, der sich allzu scharfer Ausdrücke bedient hatte, wegen Beschimpfung mit einer Geldbusse bestraft wurde[220].

215 Vgl. Grossratsrede S. 21.
216 Prot. RR 1867 § 154; Prot. GR 22. 1. 1867 S. 217—223; vgl. Tg. Ztg. 24.—27. 1. 1867; N Tg. Ztg. 25., 27. und 30. 1., 1. und 3. 2. 1867.
217 Vgl. N. Tg. Ztg. 25. 1. 1867.
218 Vgl. Tgb. Dubs 23. 1. 1867; Tg. Ztg. 29. 1. 1867 («Wer ist der Sieger?» von Labhardt), 16. und 22. 2. 1867; NZZ 18. 2. 1867; s. auch N. Tg. Ztg. 25., 27. und 30. 1. 1867.
219 S. weiter hinten S. 287/88.
220 Vgl. Tg. Ztg. 19., 24. (Extra-Beilage!), 26. und 28. 3., 10. und 11. 4. 1867; Volksztg. 27. und 30. 3., 10. und 13. 4., 15. 5., 8., 12., 19. und 22. 6. 1867. Häberlins Artikel in der

Das Seetalkomitee hatte zwar durch den Grossratsbeschluss vom 22. Januar 1867, der den Beschluss des Regierungsrates vom 31. Dezember 1866 beseitige, einen Sieg errungen, doch war damit die durchgehende Linie noch keineswegs möglich geworden. Da der Thurgau zur Ermöglichung des unteren Teilstücks keine Schritte zur Verständigung mit der Nordostbahn unternahm und lediglich auf die Behandlung des Zwangskonzessionsbegehrens in der Bundesversammlung wartete, suchte der Bundesrat eine Vermittlung anzustreben, indem er die Stellungnahme der Nordostbahndirektion zu dieser Frage kennen lernen wollte. Dieselbe zeigte ihm wirklich ihre Geneigtheit an, auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung zum Ziele zu gelangen[221], so dass der Bundesrat eine Konferenz der Beteiligten zur friedlichen Lösung der thurgauischen Eisenbahnangelegenheit anordnete. Nach dreimaliger Verschiebung kamen schliesslich am 11. April die Verhandlungen zwischen Dr. Escher und Regierungsrat Sulzberger unter der Leitung des Chefs des eidgenössischen Departements des Innern, Bundesrat Schenk, in Bern zustande. Escher zeigte sich dabei zwar keineswegs für die angeregte selbsteigene Übernahme der Strecke Romanshorn-Konstanz bereit, wohl aber geneigt, auf das der Nordostbahn zustehende Ausschlussrecht gegen angemessene Gegenleistungen des Thurgaus zu verzichten. Als solche bezeichnete er entweder die dem Thurgau zugemutete Subvention von 250 000 Franken für das Gotthardunternehmen nebst den Konferenzkosten von 3 000 Franken oder eine finanzielle Beteiligung von ungefähr der Hälfte der auf 602 000 Franken veranschlagten Kosten für die notwendig gewordene Erweiterung des Hafens in Romanshorn[222]; dazu sollte der Nordostbahn ein Rückkaufsrecht für diese Linie nach den üblichen Grundlagen zugesichert werden[223].

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau beschloss, zur näheren Prüfung dieser Vorschläge eine Kommission auf den 16. April einzuberufen; in derselben befanden sich die damals bedeutendsten Thurgauer, nämlich die Regierungsräte Keller, Ruckstuhl (er ersetzte Regierungsrat Egloff) und Sulzberger, die Nationalräte Labhardt, Messmer und Ramsperger, die Ständeräte Häberlin und Kappeler, Oberrichter Häberlin (für den landesabwesenden Nationalrat Anderwert), die Bezirksgerichtspräsidenten Labhart und Ruch, die Bezirksstatthalter Böhi, Burkhardt und Diethelm, Oberst Isler, Oberstlt. Kappeler sowie die nicht so bedeutungsvollen Kan-

Volkszeitung haben meistens kein besonderes Zeichen, da er deren Redaktor war; in der Regel stammen alle Leitartikel von ihm.

221 Vgl. Prot. Dir. NOB XXXV S. 292,$_1$.

222 Die Nordostbahn würde daneben auch die ebenfalls auf 600 000 Franken veranschlagte Trajektanstalt zugunsten dieses Hafens auf eigene Rechnung ausführen.

223 Vgl. Bericht Sulzbergers vom 13. 4. 1867 in Normalbahnen 1867; Prot. Dir. NOB XXXV S. 472,$_9$; Tg. Ztg. 16. 4. 1867.

tonsräte Schoop-Brenner und Bächler[224]. Dieselben waren allgemein der Ansicht, dass man die Konzession für die Linie Romanshorn-Konstanz auch ohne Abfindung an die Nordostbahn von den Bundesbehörden erhalten werde, weshalb sie die Vorschläge der Nordostbahn ablehnten. Auch Häberlin, der von den diesbezüglichen Verhandlungen der Nordostbahndirektion ferne gehalten worden war, teilte diese Ansicht; er fand es jedoch im Sinne der Loyalität der Staatsbehörden, wenn diese eine Ablösung durch Unterstützung des Gotthardprojektes anstreben würden[225]; nach seiner Meinung sollte sich bei einer solchen Abfindung auch das Seetalkomitee mit einem ansehnlichen Betrage beteiligen, was aber von Labhardt entschieden abgelehnt wurde[226]. Gegenüber dem Bundesrat sprach man deshalb die Ablehnung der Vorschläge der Nordostbahn aus und brachte den Wunsch vor, dass die Bundesbehörden diesen Gegenstand beförderlichst zur materiellen Erledigung bringen möchten; zu allfälligen Verhandlungen mit der Nordostbahn zeigte man sich indessen bereit, sofern dieselbe den Bau und Betrieb dieses Bahnstückes gegen eine verhältnismässige Aktienbeteiligung des Kantons übernehmen würde[227].

Da der Thurgau nicht auf die Vorschläge der Nordostbahn einging und das Seetalkomitee nochmals ein Gesuch an den Bundesrat stellte, sah sich die Direktion der Nordostbahn auf eine erneute Anfrage des Bundesrates veranlasst, ein von Alfred Escher selbst verfasstes Memorial «Das Begehren einer Zwangskonzession für die Eisenbahn Konstanz-Romanshorn» einzureichen. Darin führte Escher in acht Punkten die Gründe an, die der Erteilung einer Zwangskonzession widersprachen; er stützte sich dabei — nachdem man eine Verständigung mit dem Thurgau vergeblich gesucht hatte — vor allem auf den Standpunkt des Rechts und der Würde[228]. Der Bundesrat ging nun unter Berücksichtigung der verschiedenen Gesichtspunkte auf das Zwangskonzessionsbegehren nicht ein, wobei für ihn ausschlaggebend war, dass man auf dem Wege der gegenseitigen Verständigung zum Ziele hätte gelangen können, dass die Anerbietungen der Nordostbahn nicht einmal dem thurgauischen Grossen Rate zur Beschlussnahme

224 Vgl. Prot. RR 1867 §§ 744 (und 773); Tg. Ztg. 16./17. 4. 1867.

225 Diese Abfindung wollte er nur unter einem doppelten Vorbehalt übernommen wissen: Einerseits sollte die Auslösungssumme erst dann zahlbar und fällig sein, wenn die Bahn dem Betrieb übergeben würde, und die Bestimmung der Quoten, nach welchen die Aktienunternehmung und der Kanton an der Auslösungssumme sich zu beteiligen hätten, dem Grossen Rat vorbehalten bleiben; andererseits sollte auf die Regulierung der internationalen Beziehungen und der übrigen in Betracht kommenden Verhältnisse ein bestimmender Einfluss ausgeübt werden können. Vgl. Volkszeitung 27. 7. 1867.

226 Vgl. Bericht Sulzbergers vom 17. 4. 1867; Tg. Ztg. 19.—21. und 23. 4. 1867 sowie 26. 4. 1867; Volksztg. 17., 20., 24. und 27. 4., 1. 5. 1867.

227 Vgl. Prot. RR 1867 § 780; MB RR Nr. 81 an BR 17. 4. 1867.

228 Vgl. gedr. Eingabe «Das Begehren einer Zwangskonzession für die Eisenbahn Konstanz-Romanshorn» vom 17. 5. 1867 S. 22/23; Bericht Dir. NOB pro 1867 S. 5/6.

vorgelegt worden waren und dass der Thurgau sich durch eine Zwangskonzession einer Verpflichtung, welche ihm seinerzeit für andere Vorteile auferlegt worden war, unentgeltlich entziehen wollte; nach seiner Ansicht sollten zuerst von den Beteiligten die noch offen stehenden Möglichkeiten geprüft werden[229].

Die ständerätliche Kommission, welche hierauf die Frage einer Zwangskonzession zu prüfen hatte, war geteilter Meinung. Die Mehrheit, bestehend aus König (BE), Meyer (LU), Landtwing (ZG) und Roguin (VD), stimmte dem Gutachten des Bundesrates in allen Teilen bei und empfahl dessen Antrag zur Annahme[230], während Hohl (AR) sich für das vom Seetalkomitee mit Opfern und grosser Hingabe verfolgte Unternehmen aussprach und deshalb auf die bundesrätlichen Vorschläge nicht einzutreten beantragte und die Angelegenheit an den Bundesrat zurückweisen wollte, damit derselbe über die Hauptfrage seinen Bericht und Antrag vorbereiten und den Räten hinterbringen könne[231]. Der Unterschied der beiden Anträge bestand hauptsächlich darin, dass Hohl auf das Zwangskonzessionsbegehren einzutreten beabsichtigte, während der Bundesrat und die Mehrheit der ständerätlichen Kommission zuerst die Frage im Sinne einer Verständigung des Thurgaus mit der Nordostbahn endgültig behandelt wissen wollten und damit eigentlich einen sanften Druck auf den thurgauischen Grossen Rat auszuüben suchten[232].

In der Ständeratssitzung vom 12. Juli 1867 wurde aber weder der eine noch der andere Vorschlag angenommen, sondern ein von Häberlin angedeuteter und von Haberstich (AG) gestellter Antrag, mit dem auch Hohl einverstanden war:

229 Vgl. Botschaft des Bundesrates vom 24. Juni 1867: BBl. 1867 II S. 283—312. Einige zürcherische, schaffhausische und thurgauische Gemeinden hatten beim Bundesrat die Bitte vorgebracht, dass keine Konzession für eine Bahn Romanshorn-Konstanz vor Abschluss eines Staatsvertrages mit Baden, worin der Anschluss in Singen gesichert wurde, erteilt werden solle. Vgl. Akten NOB 630; Prot. BR 3. 7. 1867 Nr. 2833.

230 Vgl. Bericht der Mehrheit der ständerätlichen Kommission vom 11. Juli 1867: BBl. 1867 II S. 545—557.

231 Vgl. Bericht der Minderheit der ständerätlichen Kommission: BBl. 1867 II S. 557—563.

232 Der Direktion der Nordostbahn konnte eine Annahme des bundesrätlichen Antrages nur genehm sein; auch einigen Verfechtern der Seetallinie musste derselbe gar nicht so unpassend erscheinen, da bei ihnen die Ermöglichung der Linie Romanshorn-Konstanz — sei es durch die Erteilung der Zwangskonzession, sei es durch die Auslösung des Ausschlussrechtes durch den Kanton — in der vordersten Linie stand. Häberlin schrieb dazu: «Es tritt nämlich immer klarer ans Licht, dass zwischen der Nordostbahndirektion und zwei bis drei thurgauischen Nationalräten (Anderwert, Labhardt und Sulzberger) ein Einverständnis über den bundesrätlichen Einmischungsantrag besteht, den Thurgau mittels eines sanften Druckes von Bern aus auf die Bahn der Staatsbeteiligung hineinzuführen.» Er führte sogar — was vielleicht etwas überspitzt war — an, dass Anderwert und Labhardt einzelne Mitglieder des Ständerates für den bundesrätlichen Antrag umzustimmen versuchten. Vgl. Volksztg. 17. 7. 1867.

«In das vom Seetalkomitee gestellte Zwangskonzessionsbegehren wird zur Zeit nicht eingetreten, dagegen der Bundesrat eingeladen, mit dem Grossherzogtum Baden über die Anschlussverhältnisse zu unterhandeln, sachbezüglich, unter Ratifikationsvorbehalt, einen Vertrag abzuschliessen und, unter Vorlage dieses Vertrages, Anträge darüber zu stellen, ob dem Zwangskonzessionsbegehren des Seetalkomitees zu entsprechen sei oder nicht. Der Bundesrat wird eingeladen, jedenfalls in der nächsten Dezembersession der Bundesversammlung Bericht über den Stand der Sache vorzulegen.»[233]

Zur Annahme dieses Antrages, die mit 19 gegen 18 Stimmen sehr knapp erfolgt war, hatten namentlich die Voten der beiden thurgauischen Standesvertreter Häberlin und Kappeler, welche zuerst für den Minderheitsantrag eingetreten waren und sich dann auf ein gemeinschaftliches Programm verständigt hatten, beigetragen[234].

Häberlin hatte sich im Ständerat entschieden gegen den bundesrätlichen Standpunkt und Antrag ausgesprochen, da er jeglichen Druck auf den thurgauischen Grossen Rat vermeiden wollte. Die veränderten Verhältnisse und die neue Sachlage hatten ihn bewogen, insofern eine andere Haltung einzunehmen, als er sich nun gegen die Forderungen der Nordostbahn und Badens wandte, wobei er in erster Linie — wie bei der Verfechtung der Amriswiler Linie — die Gesamtinteressen des Kantons vor Augen hatte; deshalb konnte er sich auch nicht mit dem bundesrätlichen Vorschlag, der eine Verständigung der Nordostbahn mit dem Kanton statt mit dem Seetalkomitee anstrebte, einverstanden erklären. Nach seiner Ansicht waren in der Seetalbahnfrage hauptsächlich noch die internationalen Beziehungen und die Anschlussverhältnisse mit Baden zu ordnen, und zwar durch den Bund, wobei er es als selbstverständlich erachtete, dass die Wünsche des Thurgaus ihre Berücksichtigung finden würden; er wollte vermeiden, dass der Thurgau mit Baden zu unterhandeln hätte, da sich sonst die unerquicklichen Parteikämpfe der Vergangenheit leicht wiederholen könnten und jede noch so berechtigte Forderung gegenüber Baden als versteckte Gefährdung des Unternehmens verdächtigt würde. Einen wesentlichen Vorzug des ständerätlichen Beschlusses erblickte er darin, dass der Bundesrat sofort die Unterhandlungen mit Baden eröffnen und im Dezember über den Stand der Angelegenheit Bericht und Antrag hinterbringen konnte. «Hiemit war die Zwangskonzession implizite bereits ausgesprochen, und es hing ganz bei Baden, durch ein entsprechendes Entgegenkommen die Sache in der Dezembersitzung ohne weiteres zum Abschluss zu bringen. Nachdem die Schweiz über die Anschlussverhältnisse unterhandelt und im wesentlichen ihre Postulate zur Anerkennung gebracht hatte, *konnte* begreiflich von einer Verweigerung der Konzession gar nicht mehr die Rede sein»[235].

233 BBl. 1867 II S. 563; Prot. StR 11./12. 7. 1867 Nr. 140/141.
234 Vgl. Votum Häberlins: Volksztg. 20., 24. und 27. 7. 1867; Votum Kappelers: Tg. Ztg. 14. und 17. 7. 1867; s. ferner Tg. Ztg. 13., 18. und 19. 7. 1867; Volksztg. 17. 7. 1867.
235 Volksztg. 31. 7. 1867: «Waffenstillstand?».

Weshalb war nun plötzlich für Häberlin das Ausschlussrecht der Nordostbahn für die Linie Romanshorn-Konstanz nicht mehr wie früher ein kaum überwindbares Hindernis? Die Erklärung hiefür lag einerseits in der Haltung der Nordostbahn, andrerseits in den veränderten Verhältnissen. Hatte er bisher stets der rechtlichen Seite Rechnung getragen, so waren es nun die eingetretenen Ereignisse, welche für ihn ausschlaggebend waren, sagte er doch selbst: «Es ist die tatsächliche Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz und in den benachbarten Staaten, es ist der Umschwung der öffentlichen Meinung nach der Präponderanz der staatlichen Hoheitsrechte, es sind die *Ereignisse, welche die gegenwärtige Situation vorbereitet und zum Abschluss geführt haben*»[236]. Nach einem geschichtlichen Rückblick in dieser Eisenbahnfrage kam er nämlich zum Schluss, dass es, nachdem im Thurgau das Teilstück Rorschach-Romanshorn durch Grossratsbeschluss vom 5. September 1865 unbedingt genehmigt worden war, nicht der Bundesrat, sondern die eidgenössischen Räte gewesen seien, «welche durch die unbedingt erteilte Konzessionsgenehmigung für das obere Stück nach der notwendigen Logik der Tatsachen die Zwangskonzession für die Fortsetzung nach Konstanz herbeigeführt haben»[237].

Was die Stellung der Nordostbahndirektion betraf, so war diese nicht so konstant, wie man äusserlich schlechthin annehmen musste. Anfänglich hatte die Nordostbahndirektion nicht genügend betonen können, dass sie weder die Linie Romanshorn-Konstanz selbst bauen noch auf dieses Ausschlussrecht verzichten werde; jedoch bereits im Frühling 1866 wurde dann der Verkauf dieses Ausschlussrechtes an Baden in Erwägung gezogen, doch hatte sich Häberlin heftig dagegen gewehrt[238]. Ein Jahr später wurden dem Thurgau zwei Auslösungsvorschläge gemacht, welche aber abgelehnt worden waren. Das Verhältnis Eschers zu Häberlin hatte sich zu dieser Zeit wegen dieser Eisenbahnfrage wieder verschlechtert, denn jeder warf dem andern selbstsüchtige Tendenzen vor, so dass das gegenseitige Vertrauen getrübt war; Escher brachte gegenüber Häberlin sogar Drohungen vor, doch liess sich dieser keineswegs einschüchtern[239]. Häberlin wollte jedoch seine bisherigen Beziehungen nicht aufgeben und kam so in eine etwas schwierige Stellung: Wegen seiner Haltung und Parteistellung in Bern konnte er nicht gegen die Nordostbahn vorgehen, und ebensowenig konnte er als Nordostbahndirektor eine aggressive Stellung gegen Labhardt und die Seetalbahnfreunde einnehmen, da sich deren Einvernehmen mit Escher in der Zwischenzeit gewaltig gebessert hatte[240]. Den Inter-

236 Volksztg. 20. 7. 1867: Votum Häberlins.
237 Volksztg. 24. 7. 1867: Votum Häberlins.
238 Vgl. Tgb. Dubs 22. 5. 1866.
239 Vgl. Tgb. Dubs 18. 3., 11. 4., 24. 4., 30. 6. 1867; Ehrhardt (Rechtskonsulent der Nordostbahn) an Escher 26. 6. 1867.
240 Vgl. Tgb. Dubs 24. 4. und 6. 7. 1867.

essenbereich des Thurgaus zu wahren, war so sein Hauptanliegen, während er mit der Missfallensbezeugung gegenüber der Nordostbahn in der «Volkszeitung» nicht zurückhielt: «Die Frage der Staatsbeteiligung beantwortet sich . . . keineswegs *bloss* aus dem Verhältnis des Kantons zur Nordostbahn und, *soweit* dies überhaupt der Fall ist, nicht bloss nach dem Wortlaut der Konzessionsakte vom Jahr 1852, aus welchem die Nordostbahn überall keine Ansprüche gegen den Kanton herleiten kann, als vielmehr aus dem neuen Verhältnis, *wie sich dasselbe in den letzten drei Jahren gestaltet hat.* In dieser Beziehung ist nun vor allem aus die sonderbare Wendung eingetreten, dass die Nordostbahngesellschaft, nachdem sie ihre ursprünglichen und *natürlichen* Freunde, die Vertreter der Amriswiler Linie, im Stiche gelassen, in eine Allianz mit ihren bisherigen Gegnern sich eingelassen hat. Das war und ist in unsern Augen ein entschiedener Missgriff. Stellt sich die Nordostbahn auf einen reinen *Spekulations*standpunkt, mit den faits accomplis sich abzufinden, so gut es gehen mag, um auf dem Boden der Tatsachen wenigstens noch eine möglichst grosse Entschädigungssumme zu retten: so liegt eben die Versuchung für die Amriswiler Partei nicht minder nahe, auch ihrerseits die Gunst der Verhältnisse bestmöglich im Interesse des thurgauischen Fiskus zu verwerten. Mit andern Worten: wenn die Nordostbahngesellschaft zu einer Vermittlung der 'öffentlichen Interessen' im Sinne des Amriswiler Projektes nicht Hand bieten will, so kann sie hinwieder nicht prätendieren, dass der Kanton Thurgau oder doch nicht, dass jene Partei für die *Romanshorner* Zugsrichtung Opfer bringe, welche von Anfang an ihr Programm dahin festgestellt hat, eine Staatsbeteiligung ausschliesslich für die Amriswiler Linie zuzulassen und deren Programm von dem Seetalkomitee in diesem Punkte adoptiert worden war. Allein, selbst hievon ganz abgesehen, die Behörden vom Thurgau haben noch andere Punkte in Betracht zu ziehen, ob sie es angemessen und *zeitgemäss* finden wollen, schon jetzt, ehe die Bau-, Betriebs- und Anschlussverhältnisse geordnet sind, sich über eine Staatssubvention grundsätzlich und der Summe nach zu entscheiden oder nicht . . .»[241].

Labhardt sah nun die vorläufige Erfolglosigkeit des Zwangskonzessionsbegehrens vor den Bundesbehörden ein und ordnete deshalb eine Sitzung des Seetalkomitees auf den 14. Juli nach Konstanz an. In derselben legte er dem Komitee dar, «dass nach dem Vorgange im Ständerat und in Erwägung der engherzigen Haltung, welche der Thurgau eingenommen, die Stimmung auch im Nationalrat keine günstige und mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten sei, dass dem Beschlusse des Ständerates beigetreten oder im günstigsten Falle der Antrag des Bundesrates angenommen werde». Gleichzeitig konnte er aber auf eine günstige Besprechung mit Escher hinwei-

241 Volksztg. 10. 7. 1867: «Faule Fische» ♀.

sen[242], und so beschloss dann das Seetalkomitee, auf eine «konziliatorische Verständigung» mit der thurgauischen Regierung und der Direktion der Nordostbahn hinzuwirken, wobei es die Geneigtheit aussprach, sich finanziell bei der Auslösung des Ausschlussrechtes zu beteiligen[243].

Als am 20. Juli die thurgauische Eisenbahnfrage im Nationalrat an die Tagesordnung kam[244], wurde zuerst das Schreiben des Seetalkomitees verlesen, worin der Wunsch ausgesprochen war, der Nationalrat möge gegenwärtig nicht auf dieses Traktandum eintreten, sondern die Behandlung desselben verschieben. Diesem Begehren liege — so wurde betont — die Absicht zugrunde, von Seite des Seetalkomitees wenn möglich eine Verständigung zwischen den thurgauischen Landesbehörden und der Direktion der Nordostbahngesellschaft anzubahnen; misslinge eine Abfindung, so bleibe die Angelegenheit intakt und die Verhandlungen könnten da wieder aufgenommen werden, wo sie lägen[245]. Dieser Verschiebungsantrag, der von Labhardt eingehend begründet wurde, überraschte so sehr, dass sogar auch Freunde der Seetalbahn, wie Anderwert, Sulzberger und Hungerbühler, dagegen sprachen; trotzdem wurde derselbe dann eindeutig mit 61 gegen 16 Stimmen angenommen[246].

Das Seetalunternehmen war hiemit auf eine neue Basis gestellt, auf welcher eine Verständigung mit der Nordostbahn in Aussicht stand. Im Einverständnis mit der Nordostbahn[247] machte nun das Seetalkomitee den thurgauischen Behörden in einer Eingabe vom 5. September 1867 den Vorschlag, der Nordostbahn für den Verzicht auf das Ausschlussrecht eine Abfindungssumme von 150 000 Franken zu entrichten, wovon die eine Hälfte die thurgauische Staatskasse und die andere Hälfte das Eisenbahnunternehmen (durch Herausgabe von 150 Stück Aktien) zu übernehmen hätte. Ein Rückkaufsrecht der Nordostbahn bis 1883 für die betreffende Eisenbahnlinie wurde jedoch abgelehnt[248]. Diese Eingabe und eine damit

242 Labhardt war viel eher für eine Verständigung mit der Nordostbahn, deren Offerten er schon vorher zur Annahme empfohlen hatte, als Häberlin. Labhardt selbst sagte sogar, dass gerade der Hauptgegner einer Verständigung in der Direktion der Nordostbahn sitze. Vgl. Tg. Ztg. 23. 7. 1867; Volksztg. 24. 7. 1867; s. auch Anmerkungen 232 und 240.

243 Albrecht S. 112.

244 Die nationalrätliche Kommission, bestehend aus Schwarz (AG), Brunner (BE), Piaget (NE), Pictet-De la Rive (GE) und Widmer-Hüni (ZH), empfahl den bundesrätlichen Beschlussesentwurf zur unveränderten Annahme. Vgl. Berichte vom 20. Juli 1867: BBl. 1867 II S. 564—576.

245 Vgl. Seetalkomitee (Labhardt) an Präs. NR 20. 7. 1867 in Tg. Ztg. 23. 7. 1867 und Albrecht S. 112/13.

246 Vgl. Prot. NR 20. 7. 1867 Nr. 229; Repert. 1013; Tg. Ztg. 23. 7. 1867; Volksztg. 24. 7. 1867.

247 Vgl. Volksztg. 24. 7. 1867.

248 Vgl. gedr. Eingabe «An den Regierungsrat für sich und zu Handen des Grossen Rates des Kantons Thurgau» vom 5. September 1867.

zusammenhängende Petition einer Anzahl Seeanwohner wurde vom Grossen Rat am 9. September zur Prüfung an eine Kommission überwiesen, in welche Labhardt, Häberlin, Reiffer, Sulzberger, Labhart, Ludwig und Stadler gewählt wurden[249].

Häberlin war einem solchen Ausgleichsversuch insofern nicht günstig gesinnt, als er den thurgauischen Staat finanziell nicht belasten wollte. Nach seiner Ansicht traf den Thurgau keine Schuld an der Entkräftung der Ausschlussbestimmung gegenüber der Nordostbahn, denn der thurgauische Grosse Rat versuchte solange als möglich, einen Einbruch in das Ausschlussrecht der Nordostbahn zu vermeiden, und wurde erst durch die vom Seetalkomitee im Sommer 1865 inszenierte Agitation und durch die *Haltung der Nordostbahn* in eine Notlage versetzt, durch die Konzessionierung des Teilstücks Rorschach-Romanshorn der Fortsetzung auf dem kantonal verschlossenen Trasse nach Konstanz *von Bundes wegen* keine Schranken mehr entgegenstellen zu *können*. Er betonte, dass der Thurgau gegenüber der Nordostbahn keine Garantie übernommen habe — und eine solche auch niemals hätte übernehmen können —, dass der *Bund* unter keinen Umständen von dem *ihm* selbständig zustehenden Hoheitsrechte Gebrauch machen werde. Der Thurgau befinde sich also einfach in der Lage, «das Schicksal, welches die Macht der Verhältnisse ihm bereitet hat und die er nicht zu beherrschen vermochte, über sich ergehen zu lassen. Sofern ihm dadurch u. a. die Realisierung der ungleich vorteilhafteren Zugsrichtung (Konstanz-Amriswil-Rorschach) verunmöglicht worden ist, hat er nicht bloss den Nutzen, sondern auch den *Schaden* zu tragen. *Wenn* deshalb, weil der *Bund* eine Zwangskonzession erteilen wird, irgend jemanden ein besonderes Verschulden trifft, so darf mit Fug und Recht gesagt werden: die Nordostbahndirektion und das Seetalkomitee mögen sich miteinander über eine billige Tragung der Folgen ins Vernehmen setzen, die erstere, weil *sie* selber das Konkurrenz-Projekt Konstanz-Amriswil-Rorschach im entscheidenden Momente im Stiche gelassen hat und dieses, weil es das kantonal verschlossene Trasse per fas et nefas und mit der ausgesprochenen *Verantwortlichkeit für alle finanziellen Konsequenzen gegenüber dem Kanton* durchgesetzt hat»[250].

Die am 24. September in Frauenfeld zusammengetretene Eisenbahnkommission teilte sich in ihren Anschauungen und Anträgen in eine Mehrheit (Labhardt, Deucher, Ludwig, Stadler) und eine Minderheit (Häberlin, Lab-

249 Die Kommission hatte zugunsten des Seetalunternehmens ein Übergewicht, waren in derselben doch neben Labhardt die drei der Seetalbahn günstig gesinnten Regierungsräte Sulzberger, Ludwig und Stadler. Vgl. Prot. GR 9. 9. 1867 S. 20. Sulzberger und Reiffer wurden dann bei den Kommissionsverhandlungen durch die Ersatzmänner Dr. Deucher und Böhi ersetzt.

250 Volksztg. 21. 9. 1867. S. ferner Häberlins Standpunkt zur Eisenbahnfrage in Volksztg. 11., 19. und 25. 9. 1867.

hart, Böhi). Die Mehrheit strebte in erster Linie Unterhandlungen zwischen der Direktion der Nordostbahn und dem thurgauischen Regierungsrat unter Zuzug einer Abordnung des Seetalkomitees an, um eine vertragsmässige Verzichtleistung für das betreffende Ausschlussrecht gegen Bezahlung einer Loskaufssumme zu erwirken; gleichzeitig sollten die Konzessionsverhandlungen zwischen dem Regierungsrat und dem Seetalkomitee stattfinden und ebenso noch von den zuständigen Stellen die Anschlussbedingungen in Konstanz mit Baden geregelt werden. Die Minderheitsanträge wichen von denjenigen der Mehrheit insofern ab, als sie die Unterhandlungen mit Baden über die in Betracht kommenden Anschlussfragen in die vorderste Linie stellten, in das Subventionsgesuch des Seetalkomitees zur Zeit nicht eintraten und dem Grossen Rat den Entscheid über die Frage einer Staatsbeteiligung, deren Grösse und Zweckbestimmung, vorbehielten; damit wollten sie vor allem die Beitragsquote des Staates von der Regelung der Anschlussfrage abhängig machen[251].

Zur Vorbesprechung dieser Frage wurde von Häberlin am 6. Oktober eine Versammlung Gleichgesinnter in Weinfelden abgehalten[252]. Dabei nützte er namentlich die vom Seetalkomitee schon früh gegebene Erklärung, die Linie Konstanz-Romanshorn ohne staatliche Beteiligung zu bauen, aus. Die Versammlung sprach deshalb auch die Überzeugung aus und gab damit zugleich «den entschiedenen Willen der übergrossen Mehrheit des Volkes» kund, dass der Grosse Rat «eingedenk der dem Volke gegebenen feierlichen Verheissungen» die Beseitigung des Ausschlussrechtes durch Loskauf ganz den Bewerbern dieser Linie auferlege und den Staat zu diesem Zwecke überhaupt nicht mit irgendeinem Beitrage belaste. Aus diesem Grunde soll gegenwärtig der Grosse Rat auch nicht auf das Gesuch des Seetalkomitees vom 5. September eintreten oder im äussersten Falle lediglich auf Grundlage der Minderheitsanträge[253].

Am 7. Oktober gab Häberlin seinen nunmehrigen Ansichten im Grossen Rat erneut Ausdruck, wobei er der Versammlung versicherte, dass der Standpunkt der Kommissionsminderheit nicht derjenige der Verschleppung und der Verhinderung sei, wie dies von vielen gemeint werde. Er halte es, nachdem die Amriswiler Linie aufgegeben worden sei, für eine Bürgerpflicht, das Romanshorner Projekt zu fördern, denn nun könne niemand mehr eine Eisenbahn Romanshorn-Konstanz verhindern; sie sei nur eine Frage der Zeit, und die Minderheit wolle sie ebensosehr wie die Mehrheit, doch erachte erstere den Zeitpunkt als noch nicht gekommen. Der Unterschied

251 Vgl. Prot. GR 7. 10. 1867 S. 30—34; Tg. Ztg. 27. 9. 1867; Volksztg. 28. 9. und 5. 10. 1867; Albrecht S. 114—116; s. auch Häberlin an Schenk 26 9. 1867.

252 Vgl. Volksztg. 5. 10. 1867.

253 Vgl. Eingabe der Weinfelder Versammlung (Präsident Häberlin) an GR 6. 10. 1867 in Akten GR 1867.

beider Anschauungen beruhe lediglich auf der verschiedenen Beurteilung der gegenwärtigen Eisenbahnsituation. Er betonte, dass Baden stets die gleichen Interessen an dieser Linie haben werde, weshalb er auch zuerst entsprechende Garantien von Baden zugesichert haben wolle. Häberlin, der dem Thurgau einen wesentlichen Einfluss in dieser Eisenbahnfrage gegenüber den auswärtig interessierten Mächten zurückgewinnen wollte, glaubte, dass für den Thurgau die Bedingungen stets nur besser würden, hatte er sich doch in der Kommission ungeniert dahin ausgesprochen: «Der Grosse Rat täte am besten, in betreff der Eisenbahnangelegenheit für die Dauer von fünf Jahren Opium zu nehmen, dann würde dem Kanton die projektierte Eisenbahn ohne alle Kosten als reife Frucht in den Schoss fallen»[254]. Nach einer langen Diskussion wurden schliesslich die Minderheitsanträge, ergänzt durch ein Amendement von Ramsperger, welches in bestimmterer Fassung eine spätere Staatsbeteiligung in Aussicht stellte, mit 56 gegen 47 Stimmen angenommen[255], womit der Grosse Rat doch seine Geneigtheit ausgeprochen hatte, ich im Interesse einer allseitig befriedigenden Erledigung der Angelegenheit ein finanzielles Opfer gefallen lassen zu wollen.

Dieser Grossratsbeschluss, ein Sieg Häberlins, wurde von einem grossen Teil der Bevölkerung und der Presse nicht oder dann falsch verstanden, und so fehlte es erneut nicht an Äusserungen, welche Häberlin unlautere Motive unterschoben; viele waren der Ansicht, es ginge ihm nur noch um eine Verschleppung der ganzen Angelegenheit[256]. Häberlin begrüsste hingegen diesen Grossratsbeschluss «als die goldene Brücke zur Ermöglichung von einträchtigem Zusammenwirken nach einem und demselben Ziel», «nämlich nach dem Endziel, die noch einzig in Aussicht zu nehmende Seetalbahn unter möglichst günstigen Bedingungen für den Kanton ins Leben

254 Tg. Ztg. 9. 10. 1867; vgl. Tg. Ztg. 10./11. 10. 1867; Volksztg. 16. 10. 1867.

255 Vgl. Prot. GR 7. 10. 1867 S. 32/33; Tg. Ztg. 9.—13. 10. 1867; Volksztg. 9., 12., 16. und 19. 10. 1867.

256 Die «St.Galler Zeitung» schrieb u. a.: «Mit dieser Seetalbahnfrage lässt sich nachgerade nur noch die schleswig-holsteinische vergleichen, von der ein französischer Diplomat sagte, dass sie derjenige am wenigsten verstehe, der sie studiert habe. So sehr gelang es, eine natürliche Situation zu verkünsteln. Man kann sich keinen besseren Begriff davon machen, als wenn man den Beschluss, wie er aus dem Häberlinschen Minoritätsantrag hervorging, liest. Wir ersuchen, das Ding zu lesen, und wer genau herausbringt, was damit gesagt werden will, der verdient eine ganze Wirpfe vom Faden der Ariadne.» Zit. in Tg. Ztg. 13. 10. 1867. — Ein Korrespondent des Winterthurer «Landboten» schrieb zum thurgauischen Grossratsbeschluss: «Herr Nordostbahndirektor Häberlin hat mit seinem verzwickten Antrag ein so überkluges Ei gelegt, dass dasselbe kein Mensch, ja nicht einmal die Presse — die 'Obwaldner Wochen-Zeitung' [Häberlins Freund Ständerat Nikolaus Hermann] ausgenommen — begriff. Jener Antrag war ein zweischneidig Schwert, das sich gegen Freund und Feind der Seetalbahn kehren konnte, je nach Bedarf; er war eine Falle, die bald diesen, bald jenen verschlang und zu guter Letzt die Eisenbahn selbst verschlingen sollte.» Zit. in Tg. Ztg. 24. 10. 1867.

zu rufen». Er sah deshalb in diesem Beschluss eigentlich auch den Schlusspunkt der unfruchtbaren Eisenbahnkämpfe und hoffte, die Angelegenheit lediglich noch am Ende der Gesamtoperation und zu praktischem Zwecke auf dem Traktandenverzeichnis des Grossen Rates zu erblicken[257].
In der Folge hielt man sich nicht allzusehr an diesen Grossratsbeschluss, sondern suchte hauptsächlich den Fortgang der Angelegenheit zu fördern, wozu das Seetalkomitee Wesentliches beitrug. Es waren jedoch noch viele Hindernisse bis zum Zustandekommen der Eisenbahnlinie Romanshorn-Konstanz zu überwinden. Am 22. November 1867 konnte der Vertrag zwischen dem Regierungsrat des Kantons Thurgau, unter Beiziehung des Seetalkomitees, und der Direktion der Nordostbahngesellschaft abgeschlossen werden. Darin war festgesetzt worden, dass die Nordostbahn gegen eine Entschädigung von 150 000 Franken auf das Ausschlussrecht verzichtet, wobei die eine Hälfte vom thurgauischen Fiskus und die andere vom Seetalkomitee am Tage der Eröffnung zu entrichten sei; mache hingegen die Nordostbahn von ihrem Prioritätsrecht in bezug auf die Erstellung der Linie Romanshorn-Konstanz Gebrauch, so müsse keine Entschädigung bezahlt werden[258]. Gut zwei Monate später wurde dann der Konzessionsvertrag mit dem Seetalkomitee abgeschlossen[259]. Diese beiden Verträge wurden vom Grossen Rat am 11. Februar 1868 genehmigt, jedoch die definitive Verbindlichkeit bis zum befriedigenden Abschluss der Verhandlungen des Bundesrates mit der badischen Regierung über den Anschluss der Eisenbahn Romanshorn-Konstanz vorbehalten. Der Grosse Rat erklärte, dass mit dem Staatsbeitrag von 75 000 Franken die Beteiligung seitens des Kantons endgültig geschlossen sei; der Regierungsrat wurde beauftragt, rücksichtlich der Anschlussverhältnisse einer Bahn Stein-Singen in einer das Zustandekommen der Linie Romanshorn-Konstanz nicht gefährdenden Weise zu unterhandeln. Dieses Resultat war im Grossen Rat nach einer langen Debatte, in deren Verlauf Labhardt und Häberlin ihre Anträge vereinigt hatten, zustandegekommen[260].
Die Verhandlungen des Bundesrates mit dem Grossherzogtum Baden verliefen aber im Frühling erfolglos, da Baden auf die Anschlussgewährung in Singen, welche der Bundesrat als eine conditio sine qua non aufgestellt hatte, nicht eingegangen war. Am 22. Juli 1868 genehmigte die Bundesversammlung die vom Thurgau vorgelegte Konzessionsakte; das diesbezügliche Dekret sollte jedoch erst mit der Ratifikation des mit der badischen Regierung noch zu vereinbarenden Staatsvertrages in Kraft treten, so dass vor-

257 Volksztg. 12. 10. 1867.
258 Vgl. Vertrag vom 22. 11. 1867 in Normalbahnen 1867 und BBl. 1868 II S. 772/73.
259 Vgl. Konzessionsvertrag für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn Romanshorn-Konstanz auf thurgauischem Gebiet vom 28. 1. 1868 in BBl. 1868 II S. 765—771.
260 Vgl. Prot. GR 11. 2. 1868 S. 55; Tg. Ztg. 13.—15. 2. 1868; BBl. 1868 II S. 774/75.

derhand keine Vollziehungsmassregeln getroffen werden konnten[261]. Im Herbst wurden erneut Besprechungen über den Anschluss der Seetalbahn an die badischen Bahnen in Konstanz abgehalten und schliesslich der Entwurf eines Staatsvertrages ausgearbeitet. Da aber noch einige Unklarheiten herrschten und Baden zudem jede Bezugnahme auf die Anschlussverhältnisse in Singen im Hauptvertrage ablehnte, ersuchte der thurgauische Grosse Rat den Bundesrat, weiter zu unterhandeln; dem Begehren der badischen Regierung um Übertragung der Territorialhoheitsrechte über das Tägermoos zur Erstellung eines Bahnhofes Konstanz wurde ebenfalls nicht Folge gegeben[262].

Als nun Escher durch die thurgauischen Grossratsverhandlungen von dem Vertragsentwurf zwischen der Schweiz und Baden Kenntnis erhalten hatte, stellte er auf telegraphischem Wege sogleich das Ansuchen an den Bundesrat, der Direktion der Nordostbahn in dieser Angelegenheit die Möglichkeit zu mündlicher oder schriftlicher Vernehmlassung zu geben[263]. Auf das Begehren des Präsidenten des Seetalkomitees kam es zu einer Besprechung zwischen Labhardt und Escher, in deren Verlauf letzterer die Eventualität der Inanspruchnahme des der Nordostbahn zustehenden Prioritätsrechtes für die Linie Romanshorn-Konstanz anzeigte[264]. Die gleiche Erklärung gab Escher auch gegenüber dem Bundesrate ab[265].

Häberlin geriet durch diese Erklärung Eschers in grosse Aufregung und vertrat die Ansicht, dass sich die Nordostbahn damit im Thurgau sehr verächtlich machen werde. Zudem ärgerte es ihn sehr, dass er von Escher nicht darüber orientiert worden war, weshalb er vermutete, dass dieser ihn, da sie schon längere Zeit uneins waren, aus der Direktion der Nordostbahn verdrängen und Labhardt dort plazieren wolle[266]. Escher hatte sich jedoch zu diesem Schritt einer eventuellen Selbstübernahme der Gesamtlinie recht plötzlich entschlossen, wobei für ihn verschiedene Gründe ausschlaggebend gewesen sein mochten. In erster Linie wollte er mit seiner Erklärung den Anschlusspunkt Singen, für den die thurgauischen Behörden und der Bundesrat eintraten, verunmöglichen; so behauptete Häberlin nicht zu Unrecht, dass Escher sich nur zur Erzielung der Unterdrückung der Linie Winterthur-Singen so entschieden habe, welche hauptsächlich von Johann Jakob Sulzer, der Winterthur zu einem Eisenbahnknotenpunkt machen wollte,

261 Vgl. Repert. 1060; BBl. 1868 II S. 669—673; Tg. Ztg. 14., 24., 26. und 28. 7. 1868.

262 Vgl. Prot. GR 24. 11. 1868 S. 91; Tg. Ztg. 27. 11. 1868; Entwurf des Staatsvertrages in Normalbahnen 1868; RR an GR 23. 11. 1868 in Akten GR 1868. Über das Tägermoos s. Bötschi S. 113—117 und Leutenegger, Tägermoos, S. 82/83.

263 Vgl. Präsidialverfügung vom 27. 11. 1868: Prot. Dir. NOB XL S. 478,$_1$; s. auch BR an RR TG 27. 11. 1868.

264 Vgl. Prot. Dir. NOB XL S. 501,$_9$ und 525,$_8$.

265 Vgl. Prot. Dir. NOB XL S. 558,$_9$.

266 Vgl. Tgb. Dubs 11. 12. 1868.

angestrebt wurde[267]. Gleichzeitig glaubte Escher auch, durch Geltendmachung des Prioritätsrechtes, durch welches sonst jeglicher Anspruch auf eine Entschädigung erlosch, vom Thurgau noch eine finanzielle Beteiligung verlangen zu können, solange keine Einigung mit Baden zustandegekommen war[268]. Labhardt, der eigentlich dem Begehren Badens nachgeben und damit das verlangte Gebiet abtreten wollte — bei ihm war überhaupt während der ganzen Eisenbahnangelegenheit seine freundliche Gesinnung gegenüber Baden und St.Gallen aufgefallen —, sah aber ein, dass der Thurgau die von der Nordostbahn gestellten Forderungen nicht bewilligen könne, und suchte seinerseits einen sanften Druck auf Escher auszuüben[269]. Während dieser nämlich diese Eisenbahnfrage möglichst rasch gelöst wissen wollte, weil er die Anwendung des Referendums, welches die Verfassungsrevision mit sich brachte[270], fürchtete, suchte Labhardt aus dem gleichen Grunde den Entscheid zu verzögern, damit Escher seine Forderungen herabsetzen würde[271]. Häberlin glaubte hingegen, dass für die Nordostbahn im Thurgau nichts zu hoffen sei[272]. Die Unterhandlungen mit Baden, das weiterhin «unannehmbare Forderungen» stellte, wurden nun abgebrochen[273] und die Hoffnung ganz auf eine Einigung mit der Nordostbahn gesetzt[274]. Vorerst kam es so zu einer vertraulichen Besprechung zwischen Escher und den Regierungsräten Egloff und Sulzberger unter Beiziehung von Labhardt; bald war jedoch eine Einigung zustandegekommen, wodurch die Übernahme durch die Nordostbahn Gewissheit wurde. Escher forderte für dieselbe die Angleichung der Konzession für die Strecke Romanshorn-Kreuzlingen an die übrigen der Nordostbahn erteilten Konzessionen, eine Beschränkung der Zahl der Stationen auf fünf

267 Vgl. Tgb. Dubs 14. und 23. 12. 1868. — Escher hatte Häberlin, der sich strikte für die Wahrung des Anschlussrechtes in Singen aussprach, gedroht, dass er ihn, wenn er der Nordostbahn dieses «Messer» (Singen) in den Rücken stossen helfe, fallen lassen werde; darauf hatte ihm Häberlin erwidert, dass er lieber trockenes Brot esse und Wasser trinke, als dass er sein Sklave werde. Vgl. Tgb. Dubs 11. 12. 1868.

268 Vgl. Tgb. Dubs 10. 12. 1868.

269 Labhardt glaubte, wenn Escher ihn nicht unterstütze, so werde derselbe nur sie beide ruinieren und Häberlin das Messer in die Hand geben. Vgl. Tgb. Dubs 12. 12. 1868.

270 Vgl. weiter hinten S. 334/35.

271 Vgl. Tgb. Dubs 23. 12. 1868.

272 Vgl. Tgb. Dubs 13. 1. 1869.

273 Vgl. Bericht des Departement des Äusseren vom 5. 1. 1869.

274 Labhardt stellte im thurgauischen Verfassungsrat nun plötzlich den Antrag, dass der Staat sich beim Bau von Eisenbahnlinien zu beteiligen habe, was in starkem Kontrast zu seiner früheren Petition und Stellungnahme stand. Damit sollte der Zweck Eschers mit einer finanziellen Beteiligung des Thurgaus beim Bau der Linie Romanshorn-Konstanz erreicht werden. Da aber durch die Aufnahme eines speziellen Eisenbahnartikels (Art. 28) in die Verfassung auch eine Linie von Kreuzlingen dem Untersee und Rhein entlang mitsubventioniert werden musste, kam eine Verwirklichung der Singener Linie vermehrt in Betracht, womit Escher eigentlich indirekt dem rief, was er zu verhindern suchte. Dubs notierte ob dieser Machenschaften in sein Tagebuch: «Blinde Geldgier — wie machst du die Leute kurzsichtig!» Tgb. Dubs 28. 1. 1869.

(inklusive Kreuzlingen) und die Bezahlung einer Summe von 75 000 Franken[275]. So konnte dann am 16. Februar 1869 der diesbezügliche Vertrag zwischen dem Thurgau und der Nordostbahn abgeschlossen werden[276]. Damit hatte nun die Nordostbahngesellschaft doch noch den Bau und Betrieb derjenigen Strecke übernommen, gegen welche sie sich so lange gewehrt hatte.
Die Linie Rorschach-Romanshorn konnte am 15. Oktober 1869 dem Verkehr übergeben werden[277], und die Strecke Romanshorn-Kreuzlingen wurde am 1. Juni und Kreuzlingen-Konstanz am 1. Juli 1871 eröffnet, womit endlich nach so grossen Auseinandersetzungen die Verbindung zwischen Rorschach und Konstanz verwirklicht war[278].

Wieviel Streit und Missachtung hätten sich die Nordostbahn, Häberlin und andere Beteiligte ersparen können, wenn sich die erstere von Anfang an auf einen anderen Standpunkt gestellt hätte! Der grosse Leidtragende dieses thurgauischen Eisenbahnstreites blieb nun schlussendlich doch wohl Eduard Häberlin allein. Wenn er auch in seinen Bestrebungen — obwohl er stets im Interesse des Gesamtkantons zu handeln suchte oder zumindest zu handeln glaubte — nicht immer glücklich war und unbedingt das Richtige traf, so lag hierin kein Grund, ihn deshalb zu beschimpfen und zu verurteilen und namentlich nicht, wie dies Albrecht in seiner «Geschichte der Seeschlange vom Bodensee» getan hatte, ihn als den Schuldigen an diesem Eisenbahnkampf überhaupt zu bezeichnen; denn ein unermüdliches Streben für das Beste — oder vermeintlich Beste — des Thurgaus darf ihm nicht abgesprochen werden.

275 Vgl. Bericht über die am 10. Februar in Winterthur abgehaltene Konferenz, vom 13. 2. 1869; Prot. Dir. NOB XLI S. 263,$_{9}$. S. auch Escher an RR 7. 2. 1869 (irrtümlicherweise 1868 datiert).

276 Vgl. Prot. der Verhandlungen, gedr. Vertrag und weitere Akten in Normalbahnen 1869; Prot. Dir. NOB XLI S. 308,$_{14}$. Was die Stationen anbetraf, gab es noch manche Anstände zu bereinigen, weil die Nordostbahn nur fünf Stationen bauen wollte; schliesslich erreichte man doch noch eine sechste, indem man der Nordostbahn dafür 50 000 Franken bezahlte.
Das Abkommen mit der Nordostbahn gab der Labhardtschen Stellung Halt und untergrub diejenige Häberlins in einem Moment, in dem er — so kurz vor der Volksabstimmung über die Verfassung — gerade eine Unterstützung so nötig gehabt hätte.

277 Anlässlich der Eröffnungsfeierlichkeiten soll Bundesrat Schenk mit lächelnder Ironie bemerkt haben, wie klein die Linie im Verhältnis zur Grösse des Kampfes sei, der darum geführt worden sei; die Akten und Broschüren aus dieser Fehde könnten einen Bahnzug hin und her ausreichend heizen und mit Dampf versehen. Vgl. Uhler S. 124; Schoop, Thurgau S. 24.

278 Der Vertrag zwischen der Schweiz und dem Grossherzogtum Baden, betreffend den Anschluss in Konstanz, war erst am 10. Dezember 1870 abgeschlossen und von der Schweiz am 30. Dezember 1870 und von Baden am 12. April 1871 ratifiziert worden: Gesetzessammlung 2. Suppl. S. 41—45; s. auch Übereinkunft vom 28. Juni 1871 zu diesem Vertrag: Gesetzessammlung 2. Suppl. S. 46—52.

Weshalb verlor er aber dennoch so viele Sympathien bei der thurgauischen Bevölkerung, besonders bei derjenigen von Horn bis Diessenhofen? Häberlin ging dieser Frage selbst nach und meinte dazu: «Man hat jener Bevölkerung seit Jahr und Tag die Meinung beigebracht — und der Berichtigung war Tür und Tor verschlossen —, als ob dessen [Häberlins] Haltung in der Eisenbahnfrage die Schuld an dem unerquicklichen, schleppenden Gang dieser Angelegenheit tragen würde, während der Grund davon zumeist in der Natur der Verhältnisse selbst liegt, welche für die beteiligten *Drittpersonen* einen rascheren Entscheid eben *nicht* wünschbar erscheinen liessen. Führten nun die Regisseurs eine Reihe der nutzlosesten, aber stets Aufsehen und Leidenschaft erregenden Szenen über die Bühne, von welchen sie (wir wollen annehmen: in guten Treuen) jedes Mal die unentgeltliche und namentlich die *alsbaldige* Erstellung der Bahn auskündeten, während wir deren Nutzlosigkeit voraussagten; richteten jene ihre Hauptwaffen die längste Zeit dahin, wo *kein* Feind oder dieser jedenfalls sehr leicht zu bezwingen war, anstatt *Baden* zur Einräumung derjenigen Konzessionen und zu *ernsthaften Gegenleistungen* überhaupt zu bestimmen, von welchen der Erfolg bedingt war; geschah mit einem Worte über vier Jahre lang zumeist gerade das, was zum Ziele zu führen verhältnismässig das Ungeeignetste war und darüber hinaus eine Masse unnötiges Spektakelzeug aller Art: So konnte es anderseits, wie einmal die Menschen beschaffen und in der Ungeduld und im Unmut über getäuschte oder lange hinausgeschobene Hoffnungen zu urteilen gewohnt sind, so konnte es nicht fehlen, dass man den Unglücks-*Propheten,* bloss weil er die Folgen der *gegnerischen* Politik oder vielmehr, wie sie nach den unabänderlichen Verhältnissen sein *mussten,* vorausgesagt, mit dem *Urheber* und wohl gar (aus Rechthaberei oder der Himmel weiss weshalb) mit dem *absichtlichen* Urheber *verwechselt* und alles Gehässige auf *dessen* Schultern abgeladen hat. Man glaubt nicht, bis man es in grausamer Wirklichkeit erlebt hat, welchen Gefahren im öffentlichen Leben das jederzeitige Bekenntnis der — *Wahrheit* ausgesetzt ist und wie viel lohnender es in der Regel ist, die Leute, was sie wünschen, glauben zu machen und dann, wenn es eben doch anders kommt, die Schuld davon auf die prosaischen Zweifler oder, weil je das Schlimmste am liebsten gehört wird, auf die *übelwollenden* Warnungsstimmen abzuleiten . . . Dennoch ist und bleibt es eine *Wahrheit,* der wir nicht aufhören werden, Ausdruck und, wenn und soweit möglich, in der Zukunft auch *praktische* Realität zu verleihen, dass der Verfasser dieser Zeilen in der Eisenbahnfrage von Anfang an bis Ende von dem einen grossen Bestreben getragen war, seinem Heimatkanton *und* speziell der See- und Rheingegend die *grösstmöglichen* Vorteile zu erringen, und dass er in der Begeisterung für dieses Ziel und in der ausdauernden Zähigkeit im Kampfe mit den feindlichen Elementen die — Gefahren für seine Volkstümlichkeit nicht beachtet oder vielmehr im

Bewusstsein seiner redlichen Absicht und im Vertrauen auf die gute Sache allzu gering taxiert hatte!»[279]

Es waren aber nicht nur die von Häberlin angeführten Gründe, die seiner Popularität — sofern man bei ihm überhaupt von einer solchen sprechen konnte — und seinem Wirken abkömmlich waren, denn nicht allein diese Eisenbahnfrage schadete ihm, sondern auch die mit derselben verbundene politische Haltung in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre. Die Verbindung der Eisenbahnfrage mit den politischen Fragen, welche sich hauptsächlich durch eine Annäherung an die Katholiken ausdrückte, war unverkennbar und wurde ihm deshalb auch dementsprechend vorgeworfen. Dazu kam, dass seine publizistische Tätigkeit nicht, wie er es gehofft hatte, seine Stellung verbesserte, sondern eher das Gegenteil bewirkte, denn er liess sich, trotz der gut gemeinten Absicht, mit derselben — was vielfach auch eine Folge der gegnerischen Bestrebungen war — zu sehr von seiner hohen Warte als einflussreichster Politiker des Thurgaus in die Tiefen der kleinlichen Auseinandersetzungen und gegenseitigen Befehdungen und Verdächtigungen hinab.

279 Volksztg. 23. 4. 1869.