schönen Trottoirs der neuen Straßen trockenen Fußes zu und von der Fabrik gelangen, während die frühern Fahr- und Gehwege keine Trottoirs hatten und bei Regenwetter wegen ihrer schlechten Anlage mit tiefen Kotschichten belegt waren, sodaß die Arbeiter mit nicht ganz wasserdichten Schuhen nasse Füße erhielten und alle eine Menge Schmutz in die Fabrik trugen.

Der Weiherboden und die Wasserkraft sind von den S. B. B. nicht nur zum Zwecke der Bahnhoferweiterung, sondern auch wegen des Baues der in Frage stehenden Straßen expropriiert worden. Diese bildeten die Ursache der Beseitigung des Weihers und der Verbesserung der sanitären Verhältnisse, die der Fabrik in hohem Maße zu gute kommen. Alle diese Verbesserungen bilden Sondervorteile nicht nur für die Fabrikliegenschaft, sondern auch für das Areal östlich der Heiligkreuzstraße, das enschieden ebenso ins Perimetergebiet gehört, wie das benachbarte Espenmoosgut, das auch nur teilweise bestraßt ist. Wir haben auch bei der Liegenschaft der Rekurrentin den steiler abfallenden, gegen die Steinach gelegenen Boden ausgenommen wie bei der Espenmoosliegenschaft. Beide Liegenschaften weisen die gleichen Verhältnisse auf, da beide Baulandqualität besitzen, was hinsichtlich des rekurrentischen Grundstückes auch anläßlich der Expropriation für den Zuleitungskanal zur Kläranlage ausdrücklich konstatiert wurde. Auch hier bildet der Umstand, daß die an das Hauptstraßennetz anschließenden, noch nicht gebauten Quartierstraßen extra bezahlt werden müssen, keinen Grund für den Ausschluß aus dem Perimetergebiete. An vielen andern Stellen der beteiligten Gegend sind Anschluß und Nebenstraßen noch zu bauen oder sind gebaut und von den Interessenten bezahlt worden. Wir haben alle diese Punkte reiflich überlegt und würden es als ungerecht erachten, wenn die von uns dem Perimeter zugeschiedenen Teile der rekurrentischen Besitzung nach der vorgenommenen Sanierung der Straßen- und Bachverhältnisse, die den dort befindlichen Liegenschaften als Sondervorteil zu gute kommt, nicht zur beteiligten Gegend gezogen würden.

3. Liegenschaft Lutz, Weber & Co.:

Die Verkehrsverhältnisse für die Liegenschaft Lutz, Weber & Co. sind durch die neuen Straßen bedeutend verbessert worden. Es handelt sich für die Fuhrwerke der genannten Firma nicht um einen Umweg über die Heiligkreuz- und Spinnereistraße von der behaupteten Länge von zirka 300 m, sondern um einen solchen von 130 m über die Rampe nach der Ueberführung. Diese Rampe wird von den Fuhrwerken sowohl gegen die Rorschacherstraße als die Stadt ausschließlich und mit Vorteil befahren. Der Zustand der fraglichen beiden Straßen zeigt dies zur Evidenz.

Die Zeitversäumnisse, die dieser kleine Umweg erfordert, sind bedeutend geringer als diejenigen, die durch die frühere Barrière verursacht wurden. Diese Barrière lag im Stations- und Rangiergebiete von St. Fiden. Sie war infolge des Rangierens und wegen der außerordentlich vielen passierenden Züge oft längere Zeit geschlossen, weshalb die Fuhrwerke sehr oft und lange aufgehalten wurden. Die Fußgänger konnten durch Drehgatter passieren. Oft fanden bei dem auf eine große Strecke einzigen Uebergange über das Bahngeleise ganze Ansammlungen von Fuhrwerken statt.

Die alten Straßen waren mißlich in jeder Beziehung. Sie waren schlecht und ohne Ueberhöhung gebaut. Bei Regenwetter konnten sie wegen des auf ihnen liegenden Schlammes von Fußgängern oft kaum begangen werden. Sie hatten ebenso große Steigungen, wie die heute von der Liegenschaft Lutz, Weber & Co. zur Bahnüberführung hinaufführende Rampe, auf welcher wegen deren Nähe am Geschäft nötigenfalls leicht und ohne große Unkosten vorgespannt werden kann, während auf den alten Straßen der Vorspann mitgenommen werden mußte. Jetzt bestehen nach allen Seiten erstklassige, gewalzte Straßen, die doch in erster Linie dem Fuhrwerkverkehr zudienen, und zwar ganz besonders demjenigen der Rekurrenten, von denen die Straßen jeden Tag beansprucht werden. Da wäre es doch gewiß unbegreiflich, wenn das Grundstück dieser, einen so enorm großen Fuhrwerkverkehr aufweisenden Firma, nicht zum beitragspflichtigen Gebiet geschlagen würde. Der Nichteinbezug desselben in die beteiligte Gegend schien uns ein großer Fehler in der gemeinderätlichen Perimeterumgrenzung zu sein.

Was das Verbindungsgeleise anbetrifft, so muß bemerkt werden, daß dasselbe früher östlich des Straßenüberganges vom einspurigen Hauptgeleise der S. B. B. abzweigte. Dies war doch gewiß kein Zustand, der auf längere Dauer bestehen konnte. Durch den vermehrten Zugsverkehr wären die Bundesbahnen voraussichtlich in nicht zu ferner Zeit dazu gezwungen worden, die Beseitigung des Verbindungsgeleises zu verlangen. In diesem Falle hätte beim Bestand der alten Verhältnisse ein neues Verbindungsgeleise unmöglich mehr erstellt werden können. Erst durch die Straßenüberführung ist ein gesicherter Zustand geschaffen und zugleich ein korrekter Anschluß des Industriegeleises an die Rangiergeleise der Station ermöglicht worden. Wir haben uns diesbezüglich beim Oberingenieur der S. B. B. erkundigt."

E.

Am 3. November 1915 wurde hierauf der Expertenbericht vom 21. August 1915 sämtlichen Rekurrenten in extenso zugestellt, in der Meinung, diesen damit Gelegenheit zu geben, dem Regie-