

Von der MThB zur Thurbo

Wir danken den Sponsoren, welche dieses Buchprojekt finanziell unterstützt haben:

- Lotteriefonds des Kantons Thurgau
- Stadler Rail Group, Bussnang
- Thurbo AG, Kreuzlingen
- Thurgauer Kantonalbank, Weinfelden
- Gemeinde Märwil
- Gemeinde Tägerwilen
- Gemeinde Weinfelden
- Stadt Konstanz
- Stadt Kreuzlingen
- Thurgauer Tagblatt AG, Druck und Verlag, Weinfelden
- Verein Historische M.Th.B.
- Gemeinde Affeltrangen
- Gemeinde Bussnang
- Gemeinde Lengwil



Impressum

Von der MThB zur Thurbo

100 Jahre Geschichte und Geschichten über die Bahn im mittleren Thurgau – Begleitet von den Erzählungen eines Kulturdenkmals unter Dampf

Autor: Dr. phil. Michael Mente, Weinfelden

Gesamtkonzept und Redaktion: Michael Mente; Max Iseli, Weinfelden; Milan Krebs, Weinfelden

Redaktionelle Mitarbeit: Martin Bennett, Wil SG; Berthold Halves, Konstanz

Bildredaktion: Milan Krebs

Rollmaterialverzeichnis: Martin Bennett

Layout und Prepress: Paul Jenni, Rudolfstetten

Druck: Thurgauer Tagblatt AG, Weinfelden

1. Auflage Juni 2013

© 2013 by flügelrad, Weinfelden
www.fluegelrad-tg.ch

ISBN 978-3-033-03961-2

Die Angaben in diesem Buch wurden nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt und entsprechen dem Stand vom Frühling 2013. Verlag und Autoren übernehmen jedoch keine Gewähr für deren Richtigkeit. Alle Rechte vorbehalten, einschliesslich derjenigen des auszugsweisen Abdrucks und der elektronischen Wiedergabe.



gedruckt in der
schweiz

Von der MThB zur Turbo

100 Jahre Geschichte und Geschichten
über die Bahn im mittleren Thurgau

Begleitet von den Erzählungen eines
Kulturdenkmals unter Dampf

Michael Mente

Verlag flügelrad, Weinfelden

Vorwort des Autors

Wer sich mit der bewegten Geschichte einer Nebenbahn beschäftigt, erkennt, dass das Interesse für Bahngeschichte bzw. das Verfassen einer «Chronik» in weit mehr besteht als in der Darstellung dessen, «wie es eigentlich gewesen ist»¹. Ganz besonders gilt dies im Fall einer Regionalbahn, um die sich die vorliegenden Beiträge drehen. Es geht um die Geschichte einer sogenannten Nebenbahn, die über ihren Namen (und über Kapital) mit ihrem Tätigkeitsgebiet auf vielerlei Art verbunden war.

Als Bahn stand sie in Beziehung mit zahlreichen Menschen einer Region, die für sie gearbeitet hatten, mit ihr gereist waren oder sie sonst in irgendeiner Form als Bestandteil ihrer je eigenen Biografie erlebt hatten. Zu Recht lautete daher das Motto der Veranstaltungen zum 100-Jahr-Jubiläum der Strecke Wil–Weinfeld–Kreuzlingen (–Konstanz) im Herbst/Winter 2011 «Unsere Bahn wird 100». Auch wenn es die Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) unterdessen nicht mehr gibt, so ist sie in den Augen der Thurgauerinnen und Thurgauer eben immer noch ihre Bahn.²

Nachdem die MThB selbst nun Geschichte ist, kristallisieren sich um ihre Strecke und besonders um die historischen Fahrzeuge, die die Aufschriften der MThB weiterhin tragen, die Erinnerungen der Bevölkerung: Die Bahn ist nicht nur ein Stück Thurgauer Geschichte, sie ist auch ein identitätstiftendes Symbol des Thurgauer Selbstverständnisses und «Erinnerungsort» eines kollektiven Gedächtnisses. Damit nicht genug: Nicht nur die Erinnerung an die MThB lebt weiter, sondern auch zahlreiche ihrer Innovationen und Ideen gingen im Unternehmen Turbo auf, das die Strecke durch den Kanton seit 2002 betreibt und zu 10% auch weiterhin vom Kanton Thurgau getragen wird.

Jubiläumsfeiern finden nicht statt, weil gerade eine gute Gelegenheit für ein Fest gegeben ist. Zwar ist wie jedes Fest auch das Jubiläum eine Auszeit vom Alltag, und in diesem Rahmen ist Gelegenheit für allerlei festliche Genüsse. Entscheidend ist aber, dass das Jubiläum ein Zeitpunkt ist, Erinnerung zu feiern und diese für die Beteiligten verständlich mit Sinn

anzureichern. Es soll nicht nur Vergangenheit wachgerufen und in Nostalgie geschwelgt werden: Jubiläumsfeiern stellen eine Beziehung her zwischen dem Vergangenen und dem heutigen Interesse an diesem. Auf diesem Weg durch die Zeit sind solche Erinnerungsfeste besondere Meilensteine im Gedächtnis einer Gemeinschaft, das von so vielen individuellen Erinnerungen und einem gemeinsamen Selbstverständnis getragen wird. Erinnerung ist immer (Re-)konstruktion: So lässt sich in der Betrachtung der getroffenen Auswahl an identitätstiftenden Vergangenheiten einiges an Rückschlüssen über die Gedanken und die Befindlichkeit der feiernden Gemeinschaft in der Gegenwart ziehen. Man darf gespannt sein, zu welchem Schluss Historikerinnen und Historiker kommen werden, wenn sie die Feierlichkeiten des Jahres 2011/12 zum 100-Jahr-Jubiläum dereinst unter die Lupe nehmen. In der Reihe der Feste der seit zehn Jahren bereits nicht mehr existenten MThB nimmt dieses Jubiläum einen speziellen Platz ein.

«Unsere Bahn ...» – Bahngeschichte ist eben auch Beziehungsgeschichte. Die Bahn verbindet Menschen – selbst dann noch, wenn sie nicht mehr fährt. Ganz eindrücklich hat man dies am grossen Interesse der Bevölkerung an den Jubiläumsanlässen sehen können. Gespräche, Emotionen, Beiträge, viele spontan vorbeigebrachte Souvenirs und Fotoalben sowie Anekdoten waren beredtes Zeugnis dafür und beeindruckten und bewegten die Referenten, Ausstellungs- sowie Filmemacher nachdrücklich. Mit grosser Begeisterung und Beteiligung wurden die Fahrten mit der Dampflokomotive Ec 3/5 Nr. 3 und mit historischem Wagenmaterial des Vereins «Historische Mittel-Thurgau-Bahn» und des «Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland» aufgenommen.

Im Jahr 2012 feierte nun die besagte Dampflokomotive leicht zeitversetzt ihren 100. Geburtstag. Aus diesem Anlass lohnt es sich, auch einen separaten Blick auf ihre Geschichte zu werfen. Es zeigt sich, dass sie selbst zu einem Thurgauer Erinnerungsort geworden ist; ein rollendes Denkmal, das noch heute Menschen verbindet, Emotionen und Gemeinschaft vermittelt. In diesem Zusammenhang ist ein Text

¹ Nach Leopold von Ranke (1795–1886) besteht darin die Hauptaufgabe der Historikerin/des Historikers: Er bzw. sie sollte versuchen, die Geschichte in möglichst grosser Objektivität wiederzugeben. Es geht dabei um Männer, Taten und Ereignisse, nicht um Dinge wie z. B. Mentalitäten, Befindlichkeiten oder soziale Fragestellungen, die erst später in der Forschung als Perspektive auf die Geschichte relevant wurden.

² Bis 1993 lautete die übliche Schreibweise der MThB Mittel-Thurgau-Bahn, ab 1994 wurde der Name an einem Stück geschrieben, auf den Fahrzeugen und im verwendeten Erscheinungsbild gar in Kleinbuchstaben. In diesem Buch wird konsequent die ursprüngliche Schreibweise verwendet.

Autor Michael Mente auf der Ec 3/5 3,
anlässlich der Winterfahrt des Vereins
«Historische M.Th.B.» nach Nesslau,
9.2.2013 • (pj)



entstanden, der in dieser Festschrift abgedruckt wird: Die Dampflokomotive berichtet als Zeitzeugin und Zeitreisende aus ihrem bewegten Leben und aus ihrer Sicht über ihre Funktion als Denkmal und Erinnerungsort, nachdem sich die Einstellungen ihr gegenüber verändert haben. Auch die zeitlose Faszination, die eine Dampflokomotive in der sinnlich-ästhetischen Begegnung mit ihr auslöst, wird an dieser Stelle thematisiert und durch das Dampfross selbst reflektiert.

Diese Festschrift versteht sich als würdiger Abschluss der Jubiläumsanlässe zum Streckenjubiläum und ist eine Gabe an die Bevölkerung, die sich mit ihrer Bahn verbunden fühlt. Daher folgt in einem zweiten Teil eine überarbeitete Version der Darstellung über die Geschichte der Mittel-Thurgau-Bahn, die im November und Dezember 2011 in der Zeitschrift «Eisenbahn-Amateur» erschienen ist. Eine Auswahl von Bildern aus der Jubiläumsausstellung sowie aus privaten Sammlungen und anderen Publikationen illustriert diesen Band.

Die Bahn verbindet Menschen auch auf ganz persönliche Weise, auch den Autor dieser Zeilen: So sind im Zuge der Recherchen, Textarbeit sowie während der Anlässe, Produktionen und auf Extrafahrten interessante und freundschaftliche Kontakte entstanden. Bevor das vorliegende Buch seine Fahrt antritt, sind daher sozusagen letzte Protokolle im Depot eine angenehme Pflicht: Ich möchte es nicht versäumen, allen an den Anlässen Beteiligten herzlich zu danken. Für die Realisierung

der Texte und die vielfältige Unterstützung, die ich beim Recherchieren und Schreiben erfahren durfte, danke ich allen voran Christian Ammann (Frauenfeld), Martin Bennett (Wil), Jürg Fetzler (Weinfelden), Berthold Halves (Konstanz), Max Iseli und Milan Krebs (Weinfelden), für das Layout und Prepress des Buches ganz herzlich Paul Jenni (Rudolfstetten).

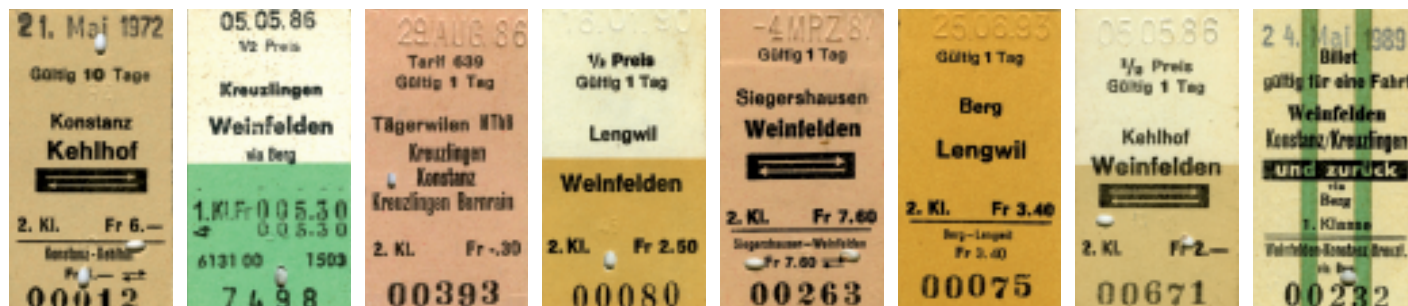
Ein spezieller Dank gebührt denjenigen, welche dazu beitragen haben, dass die vorliegende Schrift finanziell «aufgegleist» werden konnte; für die geleisteten Beiträge danke ich ganz herzlich im Namen des Produktionsteams.

*Michael Mente
Weinfelden, im Mai 2013*

Der Autor

Michael Mente (Dr. phil.), geb. 1976, Historiker und Sprachwissenschaftler, ist an und mit der Mittel-Thurgau-Bahn aufgewachsen und entdeckte über sie seine Leidenschaft für die Eisenbahn. Die MThB war in allen Lackierungsepochen der elektrischen Generation Teil seiner eigenen Biografie. Mit dem Streckenjubiläum bot sich ihm die Gelegenheit, diesem Stück Thurgauer Geschichte und eigenen Lebensabschnitten auf eine neue Art zu begegnen.

Inhalt



«Tradition ist nicht das Halten der Asche,
sondern das Weitergeben der Flamme» –
Ein Gespräch zum 100. Geburtstag der
MThB-Dampflokomotive Ec 3/5 Nr. 3

9

Einleitung

9

Eine Dampflokomotive als Kulturgut 9
Zeitlose Begeisterung 10

Mit der Ec 3/5 Nr. 3 im Gespräch

12

100 Jahre MThB-Strecke Wil-Weinfelden-Kreuzlingen:
Die Mittel-Thurgau-Bahn und *thurbolente* Jahre
des Regionalverkehrs

45

Mitten durch den Thurgau

46

Bilderbogen – Architektur und Bahnhöfe

50

Die Anfänge – Fahrt in schwierige Zeiten

67

Langwierige Geburt 67
Der Bau 68
Zum Betrieb bereit 69
«Bahneinweihungswürste» 69
Bangen auf die Eröffnung 70
Böllerschüsse, Jubel und Genugtuung 71
Startschwierigkeiten und Erster Weltkrieg 73

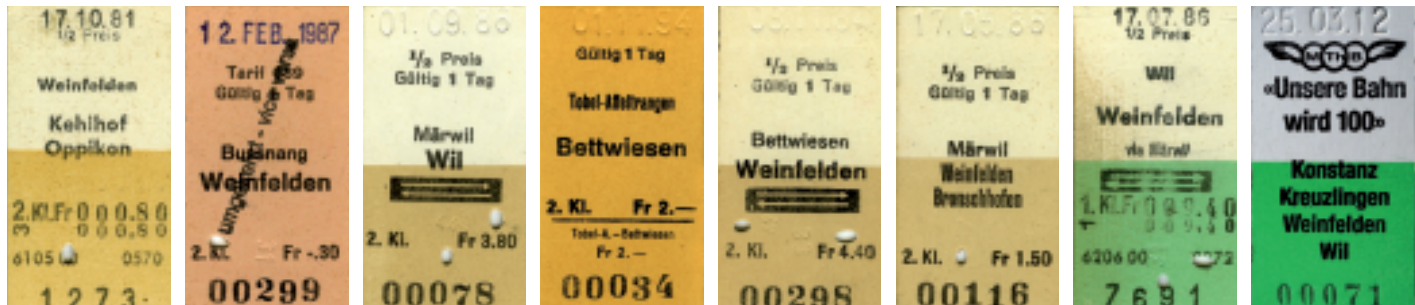
Bilderbogen – Baustellenimpressionen und Anfangszeit

76

Mit Dampf und Diesel

83

Eine neue Idee bewegt 83
1936 – 25 Jahre MThB 84
Das «Konzept des aufgelösten Verkehrs» 84
Der Zweite Weltkrieg 86
Krisengeschüttelt 88
Der dritte Triebwagen 89
Sein oder Nichtsein 90
Die deutsche Betreiberin 90
Diesel in den letzten Zügen 91
Ausflugsverkehr 91



Bilderbogen – Mit Dampf und Diesel durch den Thurgau	92	1986–2002: «Kennt keine Grenzen»	163
		Suche nach Wachstum	163
		Der «Seehas» Konstanz – Singen – Engen	163
		Technische Sonderleistungen	164
		Das «Seehäsle» Radolfzell – Stockach	166
		Die «Seelinie» Schaffhausen – Romanshorn	167
		Direkte Züge Konstanz – Zürich	168
		«Goods taxi»	170
Auf dem Weg zur Elektrifizierung	101	Bilderbogen – «Alte Gleise verlassen ...»	174
Neue Voraussetzungen	101	«Thurbolentes» Ende	181
1961 – 50 Jahre MThB	101	2011 – Epilog	187
Letztes Aufbäumen des Dampfes	101	Bilderbogen –	
Neue elektrische Triebwagen	107	Erinnerungen und Gebliebenes	190
Unter Strom	107	Anhang	199
Bilderbogen – Personen	112	Fahrzeuge der MThB (1911 – 2002)	199
Bilderbogen – Unfälle	118	Fahrzeuge der MThB – Typenskizzen	217
Bilderbogen – An der Wende zu einer neuen Epoche	124	Meilensteine MThB	218
Aufbruch in eine neue Ära	131	Literatur über die Mittel-Thurgau-Bahn	220
Abschied von den Dieseltriebwagen ...	131	Bildnachweis	223
... und Ende Dampf	132		
Laufender Ausbau	133		
Reisen erweitern den Horizont	135		
1986 – 75 Jahre MThB	136		
Nostalgie und Wende	136		
Bilderbogen – Streckenimpressionen	138		
Bilderbogen – Betrieb, Depot und Unterhalt	148		
Bilderbogen – Elektrisch geht's bergauf	156		



«Tradition ist nicht das Halten der Asche, sondern das Weitergeben der Flamme» – Ein Gespräch zum 100. Geburtstag der MThB-Dampflokomotive Ec 3/5 Nr. 3

Einleitung

Unser Ziel ist Romanshorn, die einstige Thurgauer Zoll- und Eisenbahnerstadt am Bodensee. Sie ist der derzeitige Heimatort einer Zeitzeugin thurgauischer Geschichte, der wir einen Besuch abstatten möchten. Wir wollen uns aus alten Zeiten erzählen lassen von dieser altgedienten Veteranin einer vergangenen Epoche und uns über sie und ihr Leben unterhalten.

Vieles beschäftigt einen auf dem Weg zum Besuch einer so würdigen «Dame». Über ihr Alter mag man aus Höflichkeit fast nicht sprechen. Man sieht ihr die stolzen hundert Jahre ohnehin nicht an, und so überwiegt das Stauen: Formschön, elegant und immer noch rüstig, frisch poliert und geölt erwartet sie uns an ihrem Platz. Sie steht bereit für den nächsten Dienst: Wenn man so will, ist sie zwar in Pension, aber alles andere als im Ruhestand. Sodann begleitet einen auch eine gehörige Portion Ehrfurcht und Bewunderung, denn dass sie hier vor uns steht, ist alles andere als eine Selbstverständlichkeit: Ganze drei Jungfernfahrten lassen sich in ihrer Biografie finden, zweimal ist sie also seit ihrer Geburt sowie einer anstrengenden Aktivdienstzeit wiederauferstanden und ist heute die Einzige ihrer Art, ein veritables Stück Thurgauer Geschichte.

Bei der hier angesprochenen Jubilarin handelt sich um die Ec 3/5 Nr. 3, der letzten von einst vier Dampflokomotiven mit den Nummern 1 bis 4, die im Jahr 1912 für die ehemalige Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) gebaut wurden, nachdem die Bahnlinie Wil–Weinfelden–Kreuzlingen (–Konstanz) im Jahr davor eröffnet worden war. Nach dem 100-Jahr-Jubiläum im Jahr 2011 steht nun die zierliche Lok selbst im Mittelpunkt. Sie hat ihre einstige Betreiberin der Bahnlinie durch den Mittelthurgau, die MThB, überlebt: Just zum 90. Geburtstag der



Ec 3/5 3 vor dem «Locorama» in Romanshorn, 24.9.2011 • (mi)

Lok wurde 2002 die Liquidation der Bahn nach finanziellen Schwierigkeiten beschlossen.

Stolz trägt die Dampflokomotive weiterhin die goldenen Lettern «M.Th.B.» auf ihrer Seite. Es ist noch immer die Dampflokomotive der Thurgauerinnen und Thurgauer und eine Zeugin «ihrer» Bahn, von welcher der Kanton zehn Jahre vor ihrem 100. Geburtstag Abschied nehmen musste. Gefeiert und gewürdigt wird die Lok von der Bevölkerung und den Mannschaften, die dafür gesorgt haben, dass sie wieder bzw. noch heute gut im Schuss ist und als rollendes Kulturgut ihre Heimat im Thurgau behalten konnte.

Da stellt sich einem auf dem Weg zum Besuch die nächste Frage: Was ist es, was uns noch heute an einer Dampflokomotive so fasziniert? Wir wären nicht imstande, sie zu ihrem Leben zu befragen, gingen wir nicht davon aus, dass es sich um ein lebendiges technisches Kunstwerk handelt, etwas, dem eine Seele innewohnt!



Eine Dampflokomotive als Kulturgut

Eine Dampflokomotive zeugt nicht nur von früherer Ingenieurskunst. Sie gehört zum erhaltenswerten Kulturgut und ist ein wichtiges

Bild linke Seite:
Die erste Wiederauferstehung: Die Ec 3/5 3 kehrt von der Probefahrt zurück, Bussnanger Viadukt, 7.9.1994 • (mb)



Mit der Ec 3/5 Nr. 3 im Gespräch

Guten Tag, liebe Ec 3/5, wie dürfen wir Sie ansprechen, Dampflokomotive Nr. 3?

Die Nummer 3 habe ich seit meiner Inbetriebsetzung am 15. August 1912 behalten dürfen.¹ Sie sagt aber nicht mehr und nicht weniger, als dass ich die dritte von vier Schwestern bin, die in jenem Sommer auf der MThB ihren Dienst antraten. Die Bezeichnung Ec 3/5 beschreibt meine Bauart und meine Höchstgeschwindigkeit: Ich bin eine sogenannte Zwilling-Heissdampf-Tenderlokomotive, die für 60 km/h zugelassen ist. Von fünf Achsen sind drei angetrieben. Bis 1936 war ich gar eine Lokomotive der Reihe «Ed»: Man liess mich mit höchstens 50 km/h fahren. Nicht, dass ich es damals nicht schneller gekonnt hätte: Die Schuld ist beim damaligen Ausbaustand der Strecke zu suchen.² Im Übrigen trage ich die Nummer 3 als letzte Überlebende eines in der Schweiz einzigartigen Quartetts gerne in Erinnerung an die anderen.

Abgesehen von der Nummer, haben Sie denn einen Namen?

Schiffe werden seit Urzeiten getauft und mit einem Namen versehen. Bei uns Lokomotiven war das nicht immer so, und die Vorlieben unterlagen Modeströmungen. In der Schweiz waren es mal Städte, Flüsse, Kantone, dann wieder Personen oder Berge. Längst nicht alle Loks erhielten Namen. Unter den alten Dampfmaschinen aus der Zeit vor der SBB gab es bei den privaten Vorgängerbahnen Lokomotiven, die zum Beispiel mit geografischen Namen geschmückt waren. Sie waren so individuell bezeichnet. Bis der Brauch mit den Elektro- und Diesellokomotiven wieder aufgekommen ist, fuhr manche Dampflokomotive, zwar über eine Nummer identifizierbar, sonst aber namenlos durchs Land.³

Galt das auch für Sie? Waren Sie während ihrer Dienstzeit nur von namenlosen Kolleginnen umgeben?

Nicht ganz. Inoffiziell hat auch unsereins tatsächlich Namen erhalten. Falls Sie an so schöne Namen wie «Emma» denken, entsprechend der Lok von Lukas, dem Lokomotivführer, muss ich Sie enttäuschen. Wir Dampflokomotiven



mussten uns mehrheitlich mit Spitz-, Kose- oder Übernamen abgeben, und es waren interessanterweise häufig Gattungsbezeichnungen, also Namen, die für alle Maschinen desselben Typs gelten sollten. Das war dann auf der MThB auch nicht anders.

Das heisst?

Nehmen Sie meine Kolleginnen, die man mir später im Dienst als MThB-eigene Fahrzeuge auf der Strecke zur Seite gestellt hat. Da waren die E 3/3 8516, ein «Tigerli», und die drei Eb 3/5 5810, 5820 und 5829 aus der Gattung, die man als «Habersack» bezeichnete. Nebenbei: Streng genommen gehöre ich als Tenderlokomotive auch zu dieser Sorte, da ich mein «Futter» auf mir führe statt in einem separaten Schlepptender.

Und dann diente mit uns von 1926 bis 1942 noch ein weiteres, recht stolzes Gefährt. Leider ist die Lok in Deutschland während des Krieges verschollen. Ich kann mich nicht erinnern, ob sie auf der MThB einen Namen erhalten hat.

Sie meinen die Ed 4/5 Nr. 7?

Genau. Sie war im Gegensatz zu mir eine Nassdampflokomotive, die als Güterzugmaschine zu uns stiess: Sie war eines der stolzen alten Gefährte, die einst sogar einen Namen trugen und ihn dann verloren haben! Bei

«Gruppenbild mit Dame»: Ec 3/5 1 mit unter anderem Lokführer Lehmann, Heizer Häberli und Kondukteur Ruesch. Das Ensemble posiert vor der prächtigen Festhütte in Weinfeld, die an der Stelle stand (abgebrochen 1926), wo später MThB-Verwaltung und Thurgauer Tagblatt ihren Sitz hatten. Um 1920 • (-/fir)

¹ Dies ist das Abnahmedatum gemäss Geschäftsbericht 1912 der MThB. Vgl. auch unten, Anm. 12.

² In ihrem Schreiben vom 10.9.1912 an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement zur Indienstsetzung der Lokomotiven berichtet die Direktion der MThB über die vollzogenen Nachbesserungen. Betriebsdirektor Vogler schien darauf bedacht zu sein, dass man im Führerstand der Maschine die maximale Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h angeschrieben liess, auch wenn die zulässige Streckengeschwindigkeit auf 50 km/h begrenzt war. Er empfiehlt daher, dass man auf dem Zifferblatt des Geschwindigkeitsmessers einen roten Strich bei 50 anbringen lasse. Im Übrigen sah der Werkvertrag die 60 km/h als Pflicht vor!

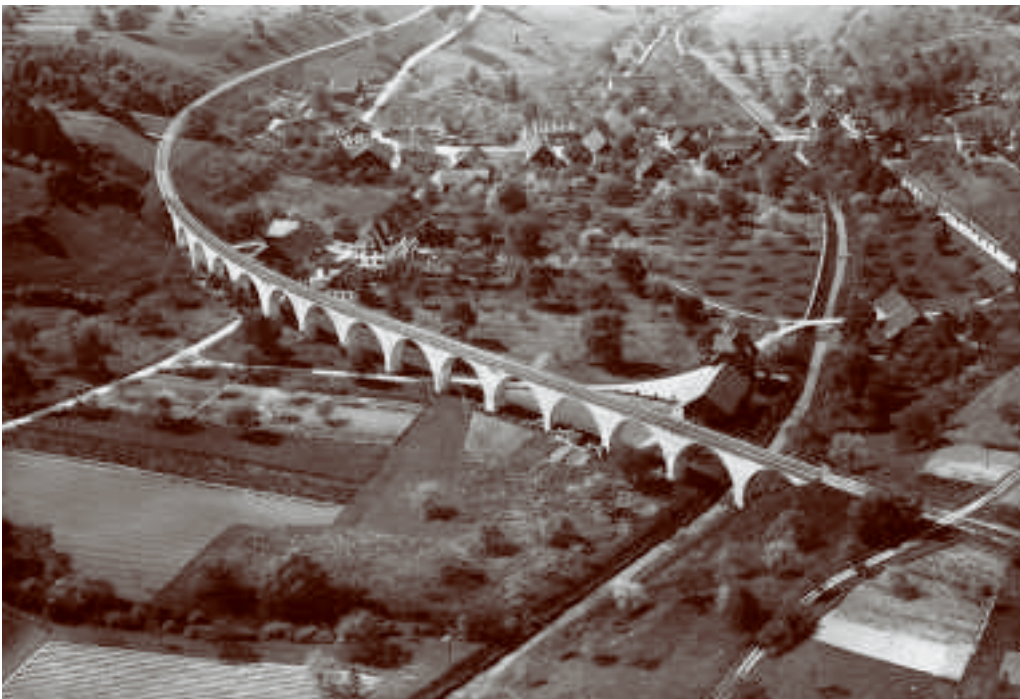
³ Interessante Ausführungen über die Bezeichnung von Dampflokomotiven finden sich im Standardwerk von Alfred Moser: Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–2006; so in der 7. nachgeführten und ergänzten Auflage, hg. vom SVEA, 2006, S. 61–64.

MITTEL-THURGAU - BAHN FRAUENFELD-WIL-BAHN



100 Jahre MThB-Strecke Wil – Weinfelden – Kreuzlingen: Die Mittel-Thurgau-Bahn und *thurbolente* Jahre des Regionalverkehrs

«Wir holen Sie am Bahnhof ab» und «Kennt keine Grenzen» – so und ähnlich lauteten die sogenannten «Bylines» unter dem farbigen Logo auf ebenso bunten Fahrzeugen der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB), die mit ihrem Design Anfang der 1990er-Jahre für Aufsehen sorgte. Es wäre nicht verwunderlich, hätte die Werbeindustrie den Ausdruck zur Bezeichnung solcher Sprüche eigens für die MThB erfunden, denn damals überschritt – oder eher: überfuhr – das Mittelthurgauer Unternehmen tatsächlich alle bisherigen Grenzen und wurde zu einem eigentlichen Innovationsmotor des Kantons. Nur logisch, dass man dem auch in der Gestaltung der Fahrzeuge Ausdruck verleihen wollte. War die MThB seit ihrer Eröffnung im Jahre 1911 eine zwar geschätzte Bahn, bisweilen aber auch immer wieder ein Sorgenkind, was die Finanzen betraf, verliess sie am Ende des letzten Jahrhunderts ihre Stammlinie Wil–Weinfelden–Konstanz und wuchs buchstäblich über sich hinaus. Sie konnte sich im Auftrag und in harter Konkurrenz zu den «Grossen» ein gutes Jahrzehnt als Leistungserbringerin von überregionalem Nah- und Güterverkehr behaupten. Doch leider, wie es so oft geschieht, sind nicht immer die Vorreiter die Gewinner von «Revolutionen». Die MThB stiess auf grössere Schwierigkeiten als erwartet, und Fehler in der Geschäftsführung führten dazu, dass die Bahn in die Liquidation geschickt werden musste. Anstelle der Mittel-Thurgau-Bahn holt nun Turbo die Passagiere in modernen Fahrzeugen, ebenfalls Produkte Thurgauer Innovationskraft, am Bahnhof ab. Zwar mittlerweile sichtbar «unter den Fittichen» der SBB, sind Zugkraft und Ideen der ehemaligen MThB in dieses heute ebenso dynamische wie innovative Verkehrsunternehmen eingeflossen.¹



Bussnanger Viadukt, Luftaufnahme von Walter Mittelholzer, ca. 1935 • (-/flr)

¹ Unter dem Titel «100 Jahre MThB-Strecke Wil–Weinfelden–Konstanz: Die Mittel-Thurgau-Bahn und thurbolente Jahre des Regionalverkehrs» erschien erstmals eine Darstellung in: Eisenbahn-Amateur 11, 2011, S. 546–555, und 12, 2011, S. 598–609, (ISSN 0013-2764). Für die vorliegende Publikation wurde der Text überarbeitet und ergänzt. Eine französische Zusammenfassung des Artikels ist publiziert in: Eisenbahn-Amateur 1, 2012, S. 2–6. – Auf das Jubiläum hin wurde auch ein Film produziert, der die Strecke portraitiert und in Kürze die Geschichte darstellt: Daniel Felix, Christian Anderegg, Jörg Bernhard: Die Bahn im mittleren Thurgau, DVD, Weinfelden 2011 (www.bahnfilm.ch).

Bilderbogen – Architektur und Bahnhöfe

Jedes Stationsgebäude kann seine eigene Geschichte erzählen. Vereinzelt wurden um den Ort der Errichtung oder die Gebäudegrösse Diskussionen geführt. Seit der Betriebsöffnung – zum Teil schon kurz danach (z. B. Bussnang) – wurden sie immer wieder umgebaut oder gleich neu errichtet und, ebenso wie die Stationsareale und Gleisanlagen, den neuen technischen und betrieblichen Erfordernissen angepasst. Nicht alle Stationsgebäude dienen heute noch als Bahnhof. Im Falle von Tägerwilen ist das alte Aufnahmegebäude als stummer Zeuge an einem nicht mehr existierenden Trasseee erhalten geblieben. Und nicht zuletzt gibt es auch hier die Beziehungsgeschichte: Die meisten der alten Stationsgebäude wurden während vieler Jahrzehnte vom Stationspersonal mit seinen Familien bewohnt. Als Orte des Abschiedes oder des Ankommens und überhaupt als Beziehungspunkt der Bevölkerung mit «ihrer Bahn» waren die Haltepunkte der Bahn im mittleren Thurgau Schauplätze diverser Histörchen und Erinnerungen.

Architektonisch fügten sich die schmuck gestalteten Riegelhäuser mit – wo vorhanden – separatem Toilettenhäuschen bestens in die Thurgauer Landschaft ein; die Einwohnerinnen und Einwohner von Bronschhofen dürften darüber einst anders gedacht haben, kam ihnen das Gebäude doch etwas gar klein vor. A propos: Auch wenn böse Zungen dann und wann von einem «Marronistand» sprachen, waren die Oppikonerinnen und Oppikoner doch froh, als sie 1948 mit einem kleinen Gebäude auch in den Genuss eines Haltepunktes kamen.

Die Gebäude der Gründungszeit lassen sich in zwei Typen einteilen: einerseits in einen kleineren mit Dienstraum, Wartesaal und Güterraum und andererseits in einen grösseren, der im Erdgeschoss ein Büro sowie je einem Wartesaal erster und zweiter Klasse aufwies, während sich die Wohnung des Stationsvorstandes im ersten Stock befand.

Der Bilderbogen vereinigt erstmals die Ansichten der Stationsgebäude aus der Anfangszeit mit Blick auf die weitere Entwicklung.



Bahnhof Konstanz mit Hafenareal,
5.10.2011 • (mi)



Bahnhof Konstanz um 1962. Bis 2008 wurden die Fahrgäste durch Maschendrahtabgrenzungen zur Zollabfertigung im Gebäude des Schweizer Bahnhofs geschleust. • (- / flr)



Schweizer Bahnhof in Konstanz um 1957: Ein Stück Geschichte und seit 1871 ein Stück Schweiz auf Konstanzer Boden. • (- / flr)



Bahnhof Konstanz mit dem markanten Turm nach dem Vorbild des Florentiner Palazzo Vecchio. Vorne rechts Nebengebäude des ehemaligen Schweizer Bahnhofs, 21.3.2011 • (mk)



Die Anfänge – Fahrt in schwierige Zeiten

Langwierige Geburt

Erstaunlich offen drückte sich Verwaltungsratspräsident Alfons von Streng in seiner Festansprache zur Eröffnung aus: So sprach er etwa das Engagement der Thurgauer Regierung an, die nach seiner Einschätzung nicht mehr als das gerade gesetzlich Notwendige geleistet habe. Das Werden der MThB war nach ihm eher eine Leidensgeschichte «als etwas, was man auch in jungen Jahren noch einmal erleben möchte».¹ Nachdem im Thurgau Mitte des 19. Jahrhunderts das Eisenbahnfieber ausgebrochen war, wurde bald das Bedürfnis nach einer Nord-Süd-Querung geäussert. Es bedurfte indes zweier Jahrzehnte von der ersten Versammlung des Initiativkomitees bis zur Realisierung.

Die ersten Projektskizzen sahen Wil und Konstanz – und damit auch die Mitbenützung der Nationalbahn-Strecke Kreuzlingen – Konstanz – als Ausgangs- und Endpunkte vor. Ingenieur Jakob Ehrensperger aus Winterthur arbeitete Projekte aus. Darunter fanden sich auch Schmalspurbahn-Varianten. Weinfelden wurde von alternativen Linienführungen über Märstetten und Sulgen konkurrenziert – aus heutiger Sicht weniger vorstellbar als Varianten, welche entlang der Strecke andere Dörfer berücksichtigen sollten.

Präsident von Streng brachte zum Ausdruck, dass Spott und Misstrauen gleichwohl von überall her dem Projekt entgegenkamen, wovon auch die Haltung der Regierung nicht ganz unbeeinflusst blieb. In den Unterlagen finden sich viele Kritiken: Normal- oder Schmalspur? Die Bahn koste viel, sie werde nie rentieren. Sollte sie eine Transitbahn oder eine Nebenbahn werden? Andere nahmen Anstoss daran, dass die Bahn den Anschluss ans Grossherzogtum Baden suchte.

Durch alle Schwierigkeiten hindurch, betonte von Streng, sei dem Durchhaltewillen des «Drei-Städte-Bundes Wil – Weinfelden – Konstanz» die Existenz der Bahn zu verdanken. Zwar zeigte auch der «Nordostbahn-König» Guyer-Zeller anfänglich Interesse am Projekt,



Verwaltungsratspräsident
Alfons von Streng, 1911 • (-/mm)

aber erst der Bau der Rickenlinie brachte die Sache richtig ins Rollen.

Im Jahr 1899 nahm das Initiativkomitee mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WEG) in Berlin Kontakt auf. Sie zeigte grosses Interesse und liess Ehrensperger das Projekt der Normalspur-Ausführung überarbeiten. 1901 reichte man in Bern das Konzessionsgesuch ein. Das war keine einfache Angelegenheit: Nachdem soeben die wichtigsten Linien der Schweiz verstaatlicht worden waren, musste die Konzession erzittert werden. 1902 erteilte die Eidgenossenschaft und 1903 das Grossherzogtum Baden die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn.

Trotz der Geburtshilfe durch die WEG war die Finanzierung schwierig. Dazu kamen weitere gesetzliche Hürden: Ohne die Entlastung durch das schweizerische Nebenbahngesetz sowie die Revision des thurgauischen Eisenbahn-Subventionsgesetzes wäre die Finanzierung der Bahn ein Ding der Unmöglichkeit gewesen. Das Thurgauer Stimmvolk stimmte dem Subventionsgesetz erst im zweiten Anlauf zu. Eine grosszügige Subvention erfolgte auch vonseiten des Kantons St. Gallen.

Von Streng zeigte sich dankbar für die Vier-

¹ Die Festrede abgedruckt in: Thurgauer Tagblatt, 20. und 21. Dezember 1911.

Bilderbogen – Baustellenimpressionen und Anfangszeit

Das Stadtarchiv Konstanz verwahrt eine wertvolle Sammlung historischer Aufnahmen der bekanntesten Konstanzer Fotografen-Dynastie Wolf. Der Nachlass des badischen Hoffotografen German Wolf (1830-1890) sowie seiner Söhne Eugen (1865–1939) und Alfred (1863–1930) umfasst rund 8430 Glasplattenegative aus dem Zeitraum von 1860 bis 1930. Die Sammlung wurde in den letzten Jahren systematisch erfasst, wissenschaftlich bearbeitet und fand Eingang in diverse Publikationen und Referate. In diesem dokumentarischen Schatz finden sich auch 13 Bilder aus der frühesten Zeit der Mittel-Thurgau-Bahn, die in diesem Bilderbogen zum ersten Mal in einem Zusammenhang publiziert werden.

Die Aufnahmen der Viadukte von den Lehrgerüsten bis zum fertigen Objekt in der Landschaft zeugen von der zeitgenössischen Wertschätzung gegenüber der architektonischen Leistung, aber auch der Ästhetik der in Stampfbetonweise erstellten Bauwerke. Interessant sind auch die technischen Details auf den Baustellenaufnahmen, aber auch die fotografierten Menschen: Man kann sich vorstellen, dass die Anfertigung einer Aufnahme den vorwiegend italienischen Arbeitern – man beachte ihre Mienen und ihre bemerkenswerte Kleidung – eine willkommene Abwechslung bot. Einige von ihnen kannten das Prozedere vermutlich schon vom Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn her. Der Beamte vor dem soeben bezogenen ersten, noch einstöckigen Bussnanger Stationsgebäude wird nicht ungern in seiner prächtigen Uniform vor der Kamera posiert haben. Gemeinsam war allen Beteiligten eines: Angesichts der längeren Verschlusszeiten damaliger Kameras bedeutete es vor allem geduldig stillzustehen, bis der «Augenblick» auf der Glasplatte festgehalten war!

Erdarbeiten oberhalb der Station Lengwil nach einer Hangrutschung. Ein Teil des bereits fertiggestellten Einschnittes wurde nach einem Unwetter zugeschüttet. Zuerst musste der Dampfbagger im Hintergrund befreit werden, 1910 • (wolf)



Bahnübergang unterhalb der Ziegelei. Bei den Arbeiten bei Km 42 wurde der Bahndamm mit Ross und Wagen durch zwei Personen aufgeschüttet. Dabei haben die Arbeiter ca. 50 Rappen pro Tag verdient. Emmishofen, 1910 • (wolf)

In der Sammlung der Wolf-Bilder findet sich auch eine Aufnahme eines Dampfbaggers: mit posierender Mannschaft im «Einsatz» auf einer Baustelle der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Solche, vermutlich die gleichen, Maschinen wurden auch im Thurgau für den Bau der MThB-Strecke verwendet. Und hier wird berichtet, dass bei einem seiner Einsätze ein Bagger abgerutscht sei und der Baggerführer sich dabei Verbrennungen zugezogen habe. BT, 1908–1909 • (wolf)





Mit Dampf und Diesel

Eine neue Idee bewegt

Unter dem Eindruck der Kriegsjahre beschloss die SBB eine zügige Elektrifikation. 1921 war im Thurgau die private Frauenfeld-Wil-Bahn bereits unter Fahrdraht, die SBB-Strecke Winterthur – Romanshorn – Rorschach sollte bald folgen. Dies fachte auch bei der MThB die Diskussion über die Traktionsart an. In den 1920er-Jahren entwickelte sich zudem der wachsende Autoverkehr zu einer ernsthaften Konkurrenz. In den 1930er-Jahren drückte die Wirtschaftskrise zusätzlich schwer. Die MThB musste für günstige Anschlüsse und kürzere Fahrzeiten besorgt sein.

Die Direktion entschloss sich aus Kostenüberlegungen – und weil noch zu viele Schwierigkeiten im Raum standen – vorderhand fürs Abwarten. Trotzdem weilten schon früh

verschiedene interessante Fahrzeuge für Versuchsfahrten zu Besuch auf der MThB-Strecke: So war am 7. und 8. April 1926 ein zweiachsiger Benzintriebwagen der Waggonbau Maschinen AG in Görlitz (WUMAG) auf Probefahrt unterwegs.¹ Im Jahr 1931 war von der Bodensee-Toggenburg-Bahn der BCFm 2/4 32 für Testfahrten auf der MThB unterwegs. Die Motoren erwiesen sich für die schwierige Topografie der Strecke als zu schwach. Das gleiche Resultat ergab sich am 29. März 1933² bei Testfahrten mit einem zweiachsigen Schienenauto der Austro-Daimler-Werke, das auf einer Präsentationsfahrt durch die Schweiz auch einen Abstecher auf die MThB machte. Dieser 1933 in sechs Exemplaren an die Bundesbahnen Österreichs BBÖ gelieferte VT 62 hatte eine spezielle Laufwerkkonstruktion: Normale LKW-Pneus liefen

- 1 Bulletin technique de la Suisse romande 52 (1926), Heft 16, S. 198.
- 2 Weiter, Festschrift zur Elektrifikation, S. 41.

Auszüge aus dem Geschäftsbericht 1930

D. Zur Rechnungsstellung.

An die Spitze dieses Abschnittes stellen wir wieder die gewohnte Tabelle über die geldliche Entwicklung der M.Th.B. vom ersten vollen Betriebsjahre an. Wir bemerken, daß weder die Rücklagen in dem Erneuerungsfonds, noch die Ausgaben zulasten der Fonds in den Einnahmen und Ausgaben der Tabelle enthalten sind.

Es betragen:

In den Jahren	Die Einnahmen	Die Ausgaben ohne die Kosten zu- lasten der Fonds	der Betriebsüberschuss Jahre, Betriebs- Anschlags *	der Betriebsdefizit
1912	439 195,89	364 198,97	75 000,92	82,92 %
1913	455 917,68	353 994,66	101 923,02	77,64 %
1914	378 778, —	340 514,53	38 263,47	89,90 %
1915	344 540,57	311 411,58	33 128,99	90,38 %
1916	397 638,87	337 564,82	60 094,05	84,89 %
1917	473 545,71	401 148,91	72 396,80	84,71 %
1918	570 627,03	620 067,66	49 440,67 *	108,66 %
1919	742 109,74	668 935,77	73 173,97	90,14 %
1920	912 825,97	810 137,77	102 688,20	88,75 %
1921	939 171,86	732 014,50	207 157,36	77,94 %
1922	977 580,39	664 974,19	312 606,20	68,02 %
1923	929 229,34	660 159,86	269 069,48	71,04 %
1924	931 600,08	688 043,45	243 556,63	73,66 %
1925	985 475,68	696 967,66	288 508,02	70,72 %
1926	980 281,47	709 558,75	270 722,72	72,38 %
1927	1 016 171,63	717 142,86	299 028,77	70,57 %
1928	1 012 217,65	727 025,15	285 192,50	71,82 %
1929	877 622,74	717 250,20	160 372,54	81,73 %
1930	851 337,68	715 754,97	135 582,71	84,07 %

47 ————— Seite 20

Frequenz der Stationen.

Stationen	Interner und direkter Verkehr			Güter				Rangordnung				
	Versand			Frachtkilogramm	Wasserd.	Einsparung	Total	Wasser-Verkehr	Land-Verkehr	Güter-Verkehr	mit Wasser	mit Land
	Personen	Gepäck	Tiere									
Berg	14 609	16 560	806	6 130	1 590	6 179	7 777	10	8	3	7	5
Betzweilen	12 611	11 410	475	2 379	396	1 304	1 510	12	13	7	12	11
Bülalting	9 383	6 340	527	1 601	322	380	672	14	14	5	14	14
Kohlfhof	23 053	12 160	235	2 586	395	654	1 248	4	10	9	11	12
Korrenz	15 981	30 060	21	9 116	32 053	3 992	36 145	9	4	14	5	1
Kreuzlingen-Bahnhof	21 717	50 310	22	34 604	2 879	2 678	4 957	5	2	13	1	9
Kreuzlingen-Obendorf	27 745	30 370	34	1 969	31	1 191	1 222	3	6	12	13	13
Lengwil	11 137	10 820	30	3 225	2 007	3 579	5 676	13	13	10	9	7
Märel	17 919	19 960	709	11 697	1 405	4 282	5 608	8	7	4	4	8
Siegenhausen	13 486	16 890	334	5 206	1 701	6 844	8 545	11	12	8	8	4
Tägerenken Obersträß	18 437	12 190	43	2 710	196	1 536	1 732	7	9	11	10	10
Tobel-Rohrstrangen	28 847	31 900	1 506	8 325	1 169	4 695	6 094	2	5	1	6	6
Weinfelden	41 254	73 680	525	13 758	5 387	13 127	20 714	1	1	6	3	2
Wil	21 620	49 450	1 297	13 848	799	9 488	10 297	6	3	2	2	3
Direkter Verkehr (Classen und Empfang)	277 590	369 130	6 584	117 157	30 529	61 659	112 188					
Gesamtverkehr	89 248	303 330	3 287				22 338					
							89 649					
							1 150					
							22 619					
							113 618					

Bild linke Seite:
ABDm 2/4 7-9 passiert in Weinfelden Süd
die Fohlenweide (links) und den ehemaligen
Kohleturm (rechts). 11.4.1964 • (ht)

Bilderbogen – Mit Dampf und Diesel durch den Thurgau

Hoffnungsvoll nahm die MThB im Dezember 1911 Fahrt auf, zunächst mit 50 Stundenkilometern Höchstgeschwindigkeit und gemieteten Lokomotiven. Doch es begann ein prägendes Stück Thurgauer Geschichte.

Anfangs entwickelte sich der Betrieb der MThB erfreulich. Die Bahn erfüllte die in sie gesetzten Erwartungen. Doch kurz nach ihrem Start wurde sie wieder gebremst. Es herrschte wirtschaftliche Depression und Banken brachen zusammen. Der Ausbruch des Ersten Weltkriegs bescherte dem grenzüberschreitend wirkenden Unternehmen nicht nur Personalknappheit und einen Rückgang des Verkehrs durch verordnete Kriegsfahrpläne und Fahrpläneinschränkungen, sondern vor allem Probleme bei der Versorgung mit Kohle und Schmiermitteln für die Dampfmaschinen. Die Kosten stiegen. Die geschlossene Grenze in Konstanz brachte den Transitverkehr vollständig zum Erliegen.

Anfangs der Zwanzigerjahre verbesserte sich die Situation wieder leicht, aber die anhaltend hohen Produktionskosten drückten weiter. Die Weltwirtschaftskrise der Dreissigerjahre tat das ihre. Während rundherum elektrifiziert wurde, sah sich die Thurgauer Bahn ernsthaften Schwierigkeiten gegenüber: Sie musste für günstige Anschlüsse und kürzere Fahrzeiten besorgt sein. Wie konnte man das Angebot bei tieferen Kosten erweitern? Konkurrenz von der Strasse drückte, und gegen die Staatsbahn war ein Behaupten nicht immer einfach. Der schwere Dampfbetrieb verursachte grosse Kosten. Die Elektrifikation kam aber weiterhin nicht in Frage.

Im Dieselbetrieb sah man in den Dreissigerjahren die Lösung der Stunde. Nach erfolgreichen Probefahrten wurde während des Zweiten Weltkriegs das «Konzept des aufgelösten Verkehrs» entwickelt. Das hiess, dass die MThB für den leichten Personenverkehr anfänglich zwei Dieseltriebwagen aus Deutschland mit Thurgauer Innenleben (Saurer-Motoren) einsetzte. Güterzüge und schwere Personenzüge sollten weiterhin von Dampflok gezogen – und geschoben – werden. Die späteren drei Triebwagen stammten aus schweizerischer Produktion.

Nicht nur die Fahrzeuge selbst waren in der Schweiz eine Besonderheit. Die in der Schweiz einmalige Betriebsordnung war letztlich ein deutsches Konzept für die Bahn im mittleren Thurgau, die es sich seit ihrer Entstehung zu eigen gemacht hatte, über die Grenzen zu denken. Das Konzept galt im Wesentlichen bis zur Elektrifizierung – besonders, nachdem man sich 1950 entschieden hatte, die Bahn aus ihrer schweren Krise nach dem Zweiten Weltkrieg zu führen und sie vollständig aufrechtzuerhalten. Der Elektrifizierung wurde nie eine endgültige Absage erteilt, doch wurde sie aus Kostengründen stets verschoben.

Das besondere Dampf-/Diesel-Betriebskonzept lockte die Fotografen in den Thurgau. Mit dem seit dem Zweiten Weltkrieg zunehmenden Ausflugsverkehr waren auch aufsehenerregende Vorspannleistungen zu beobachten. Glücklicherweise, wer einen «Roten Pfeil» der SBB, gezogen von einem Dieseltriebwagen oder gar einer Dampflok der MThB, vor die Linse bekam! Dampflokomotiven waren unabdingbar: Sie unterstützten die nicht sonderlich starken Dieseltriebwagen und zogen schwere Ausflugs-, Sport- sowie Pilgerzüge und – vielen unvergessen – die Züge des Schweizer Nationalzirkus Knie über die Strecke.



Ec 3/5 1 mit Zug 704, zwischen Bettwiesen und Bronschhofen, 12.4.1962 • (-/flr)



Die Eb 3/5 5820 bringt einen schweren Güterzug – angeschoben durch eine Konstanzer V 60 – in Fahrt. In der Mitte wartet ein MThB-Dieseltriebwagen auf seinen nächsten Einsatz. Links im Bild ist das Betriebswerk Konstanz zu sehen. Vor der Drehscheibe raucht die Radolfzeller 50 1427 vor sich hin, dahinter steht ein Konstanzer Schienenbus-Beiwagen der Baureihe VB 98, und rechts daneben lugt eine Köf II aus dem Wagenschuppen. Inzwischen ist das idyllische Bw Konstanz vollständig vom Erdboden verschwunden. Konstanz, 30.6.1965 • (pw)



Eb 3/5 5829 mit einem Güterzug im Lengwiler Wald, 1964 • (-/flr)



Auf dem Weg zur Elektrifizierung

Neue Voraussetzungen

Schon beim Bau war die MThB-Strecke so angelegt worden, dass einer späteren Elektrifizierung keine grossen Hindernisse im Weg standen. Fast fünfzig Jahre lang wurde die Elektrifikation auf die lange Bank geschoben, aber nie ganz aufgegeben. Mal waren es die Finanzen, mal das Verkehrsaufkommen und die Bedeutung der «Nebenbahn», welche das Vorhaben vereitelten.

Mit dem neuen Eisenbahngesetz von 1957 ergaben sich Finanzierungsmöglichkeiten mit Staatsmitteln. Da sowohl der Personen- wie der Güterverkehr stark gewachsen waren, erschien die Elektrifizierung legitim. Einstimmig beschloss die Generalversammlung im Juni 1957, die Elektrifizierung sofort in die Wege zu leiten. Das ehrgeizige Projekt fasste die Elektrifikation bis 1960 ins Auge. Die zwischenzeitlich noch erfolgte Prüfung einer Verpachtung der MThB an die SBB war schnell vom Tisch.

Direktor Hürlimann schlug vor, fünf elektrische Einheitstriebwagen mit einer Leistung von ca. 900 kW und einem grossen Nutzraum zu beschaffen. Damit knüpfte er wohl an die Vorschläge eines Gutachtens von 1947 an. Diese Triebwagen sollten den Personenverkehr sowie einen grossen Teil des Gütertransitverkehrs übernehmen. Die Verantwortlichen rechneten zudem mit der baldigen Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn, die noch mehr Verkehr über Konstanz generieren sollte. (Diese sollte jedoch bis 1977 auf sich warten lassen.)

Der Bund sowie die Kantone Thurgau und St. Gallen einigten sich 1957 mit der MThB über die Finanzierung des elektrischen Betriebes. Eine letzte Hürde war die Volksabstimmung über die dafür nötige Aktienkapitalerhöhung durch den Kanton Thurgau vom 22. Oktober 1961. Mit $\frac{3}{4}$ Ja- gegen $\frac{1}{4}$ Nein-Stimmen war der Weg endgültig frei.

1961 – 50 Jahre MThB

Die Mittel-Thurgau-Bahn feierte ihr 50-Jahr-Jubiläum. Just zu diesem Anlass 1961 hiess es aufatmen! Soeben hatte auch das

Stimmvolk die Elektrifizierung der MThB beschlossen und sich damit deutlich für seine Bahn ausgesprochen. Trotz dieses bahnbrechenden und zukunftsweisenden Entscheids prägten erneut Bescheidenheit und Stille die Feierlichkeiten zum Jubiläum.

Letztes Aufbäumen des Dampfes

Vom Entscheid bis zur Elektrifikation vergingen noch ein paar Jahre. So arbeiteten sich weiter Dampfzöcher mit schweren Zügen über die Strecke. Der Abschnitt zwischen Weinfelden und Kehlhof war adhäsionsmässig die schwierigste Steigung. Verlangsamte sich die Fahrt aufgrund hoher Anhängelast auf 4–6 km/h, konnte es notwendig werden, dass Zugpersonal der Lok vorauseilte, um Sand auf die Schienen zu streuen. Legendär waren die Züge des Zirkus Knie. Für diesen Einsatz wurden anfangs in der Regel vier Dampflok benötigt, zwei an der Zugspitze und zwei, die schoben. Hier kamen auch deutsche Dampflok zum Einsatz, denn alle vier Ec 3/5 waren nie gleich-

Lokheizer Max Beständig und Lokführer Robert Beständig auf der Schiebelok Ec 3/5 2 des Zuges 713, in Berg, 2.3.1963 • (ht)

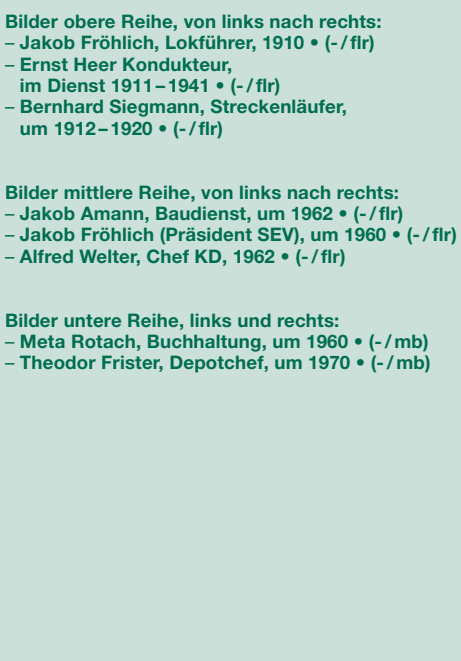


Bilderbogen – Personen

Mit einer Regionalbahn wie der Mittel-Thurgau-Bahn verbunden und verbinden viele Menschen – Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Anwohnerinnen und Anwohner sowie Reisende – unzählige Erinnerungen. Der Bilderbogen gibt Mitarbeitenden ein Gesicht und lässt sie auf diese Weise erzählen.



Robert Honegger, Zugführer • (-/mb)



Bilder obere Reihe, von links nach rechts:
 – Jakob Fröhlich, Lokführer, 1910 • (-/flr)
 – Ernst Heer Kondukteur,
 im Dienst 1911–1941 • (-/flr)
 – Bernhard Siegmann, Streckenläufer,
 um 1912–1920 • (-/flr)

Bilder mittlere Reihe, von links nach rechts:
 – Jakob Amann, Baudienst, um 1962 • (-/flr)
 – Jakob Fröhlich (Präsident SEV), um 1960 • (-/flr)
 – Alfred Welter, Chef KD, 1962 • (-/flr)

Bilder untere Reihe, links und rechts:
 – Meta Rotach, Buchhaltung, um 1960 • (-/mb)
 – Theodor Frister, Depotchef, um 1970 • (-/mb)

Bilderbogen – Unfälle

Die Geschichte der Bahn im mittleren Thurgau ist – wie anderswo auch – mit zahlreichen betrieblichen Störungen und Unfällen, viele von ihnen mit tödlichem Ausgang, verbunden. Schon im ersten Betriebsjahr waren einige Vorfälle zu verzeichnen. Eingedenk der damit verbundenen menschlichen Tragödien stehen in diesem Bilderbogen verschiedene Begebenheiten und Ereignisse im Vordergrund, die zwar einst der Ernsthaftigkeit nicht entbehrten, heute aber eher zu den Anekdoten gehören: Unfälle mit glimpflichen Ausgang und betriebliche Ereignisse, die damals mit einiger Kreativität zu lösen waren.

Bilder rechte Seite:
Bereits wenige Monate nach der Betriebseröffnung ereignete sich die erste Entgleisung, deren Behebung einige Zuschauerinnen und Zuschauer anzog. Der Unfall mit der SBB-Mietlok Ed 3/4 7495 (Baujahr 1878) geschah zwischen Bettwiesen und Wil vermutlich infolge Erdsetzung im Gleisbett. 4.1912 • (-/ flr)



Bilderbogen – An der Wende zu einer neuen Epoche

Es sollten einige Jahre vergehen vom Entscheid im Jahr 1957, die Strecke endlich zu elektrifizieren, bis zum Zeitpunkt, als der erste fahrplanmässige Zug der MThB unter Fahrdraht fuhr. Es dampfte weiter gehörig im mittleren Thurgau: Anfangs der Sechzigerjahre wurden von der SBB zusätzlich ausrangierte Dampfloks – drei «Habersäcke» – vorwiegend für den ansteigenden Güterverkehr übernommen. Und Dampf sollte auch zum Geburtshelfer in eine neue Epoche dienen: Die E 3/3, ein «Tigerli» mit der Nummer 8516, zog vor allem den Elektrifikations-Bauzug über die Strecke.

Nach und nach war der Gleisstrang mit Fahrleitung überspannt. Fotografen mussten sich beeilen, wollten sie, zum Beispiel anlässlich der verschiedenen Abschiedsfahrten, noch Betriebsverhältnisse unter Dampf und ohne Fahrdrahtmasten auf ihre Filme bannen.

Bald kamen verschiedene Fahrzeuge in Probe- und Erstfahrten zum Einsatz, bis am 24. September 1965 die neuen Fahrzeuge der MThB in einem grossen Volksfest entlang der ganzen Strecke begrüsst wurden. Von den Dieseltriebwagen und Dampflokomotiven hiess es, bald Abschied zu nehmen.

Auf den folgenden Seiten:
Impressionen von den Elektrifizierungsarbeiten, 1965 • (- / flr)





Aufbruch in eine neue Ära

Nach der grossen Einweihungsfeier von 1911 waren die beiden ersten Jubiläen mit eher bescheidenen Festen begangen worden. Ein anderes Bild zeigte sich bei der feierlichen Aufnahme des elektrischen Betriebs am 24. September 1965. Es war ein Fest, das einen Wendepunkt markierte: Nach zwei Jahren Bauzeit für die Elektrifizierung der Strecke verabschiedete sich die Bevölkerung mit einem grossen Volksfest von «Gögelröschi». Die Züge waren blumengeschmückt und wurden von zahlreichen Chören und anderen Darbietungen entlang der Strecke begrüsst.

Telegrammartig berichtete die Zeitschrift «Eisenbahn-Amateur» über die ungewöhnlich zusammengestellten Festzüge und die gleichentags noch eingesetzten Güterzüge: «Dampf-Festzug Weinfeldern – Wil mit Ec 3/5 1, Ec3/5 3, B 101, 104–106, 52, DZ 502. Eröffnungszug Wil – Konstanz mit ABDe 4/4 14, 13, Bt 202, ABDe 4/4 15, Bt 201, ABDe 4/4 12, 11, also sämtliche neuen Fahrzeuge, z. T. in Vielfachsteuerung. Dieser Zug wurde in Konstanz geteilt, um sogleich zwei Gütertransporte nach Weinfeldern zu erledigen: ABDe 11, 12, Bt 201 und 150t Güterlast, ABDe 13, 14 und 850t Güterlast (vermutlich neuer Rekord). Eine Restbelastung folgte mit der Eb 3/5 5810. Von Berg nach Weinfeldern verkehrte schliesslich ein Extrazug (15, 202, 13, 14) vereinigt mit dem ABDm 2/4 6 des Zugs 236.»¹

Abschied von den Dieseltriebwagen ...

Nach der Aufnahme des elektrischen Betriebes wurden die Dieseltriebwagen entbehrlich. Zuerst wurde der «Wismarer» ABDm 2/4 6 im Oktober 1965 ausrangiert und später abgebrochen. Den zweiten Wismarer (BCFm 2/4 7) hatte man bereits 1954 zum Personenzug C4 110 umgebaut. Er verdiente sich bis 1968 sein «Gnadenbrot» als Verstärkungswagen.

Der Schindler-ABDm 2/4 8 wurde im September 1965 ausrangiert und 1969 an die Montafoner-Bahn verkauft, die ihn in einen Steuerwagen umbaute. Der ABDm 2/4 7 diente noch für Baudienst-Transporte. Nach einem Unfall



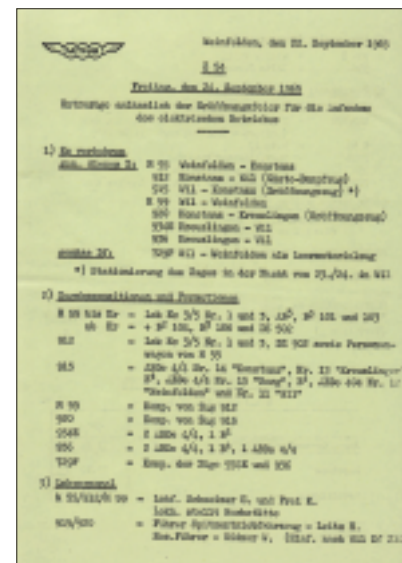
Der Dampfextrazug mit den beiden Ec 3/5 neben dem ebenso festlich geschmückten Eröffnungszug mit der ABDe 4/4. Man könnte meinen, er lässt dem Dampfzug noch einen kleinen Vorsprung, Wil SG, 24.9.1965 • (-/mb)

in Märwil wurde er zum Ersatzteilspender und gelangte im Februar 1970 ebenfalls ins Montafon.

Am längsten hielt sich der ABDm 2/4 9. Einige Zeit wurde er für die Überfuhrzüge nach Weinfeldern Süd eingesetzt. 1968 musste er noch öfters im Personenzugdienst aushelfen, damit ein elektrischer Triebwagen im stark angewachsenen Güterverkehr eingesetzt werden konnte. Mit der Inbetriebnahme der Re 4/4^{II} 21 für den schweren Güterverkehr im September 1969 konnte den Reisenden die Fahrt im alten Dieseltriebwagen erspart werden. Am 24. Januar 1972 ging die Nummer 9 ebenfalls an die Montafonerbahn.

Damit endete der planmässige Personenverkehr mit Dieseltriebwagen. Ein Comeback gab es 1996 mit drei modernen Diesel-Gelenktriebwagen von Stadler, als die MThB im Auftrag des Landkreises Konstanz das «Seehäse» von Radolfzell nach Stockach in Betrieb nahm.

Die Dieseltraktion leistete seit den 1960er-Jahren wertvolle Dienste bei der Bedienung der zahlreichen Anschlussgleise und für Dienst- und Bauzüge. So wurden die nach den Direktoren benannten Dieseltraktoren Tm 51 «Seppli» (1966), der Baudiensttraktor Tm^{II} 61 (1968)



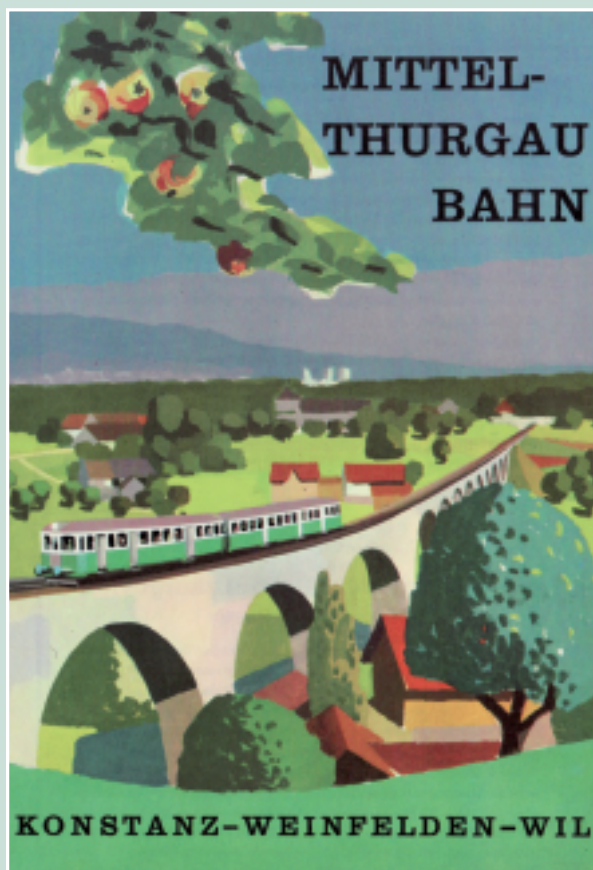
Zirkular Z54 für die Extrazüge, 22.9.1965 • (-/mb)

¹ Eisenbahn-Amateur, Nr. 11, 1965.

Bilderbogen – Streckenimpressionen

Der Schriftsteller Norbert Jacques (1880–1954) bereiste die schönsten Städte ebenso wie das ferne Tibet und die Schluchten des Jangtsekiangs sowie Australien und Südamerika. Ein bewegtes Leben mit vielen Eindrücken, und wer die Welt bereist(e), muss wissen, wovon er spricht! So zählte der Schöpfer des Dr. Mabuse auch drei Bahnausblicke in der Schweiz zu den grossen Wertschönheiten: «Den Blick auf den Genfersee auf der Fahrt von Zürich nach Genf, denselben von der Toggenburgerbahn hinter Herisau und als dritten und schönsten, den Blick von der Mittel-Thurgau-Bahn über das Thurtal hinweg gegen den Säntis.»¹

Die einst durchgehend eingleisige Strecke, die heute zwischen Kreuzlingen Hauptbahnhof und Bernrain einem anderen Verlauf folgt, führt durch beschauliche Landschaften, deren Vorzüge schon in frühester Zeit der MThB Eingang in Bahnreiseführer und Wanderbrochüren fanden. Es ist eine anspruchsvolle Strecke mit manchen Erdschnitten, Steigungen und eindrucklichen Kunstbauten wie Brücken und Viadukten.



¹ Hermann Lei: Weinfelden, Die Geschichte eines Thurgauer Dorfes, Weinfelden 1983, S. 164.



Ec 3/5 1 mit Güterzug 704,
Wil SG, 1.6.1963 • (ht)



RAe 4/8 1021 «Churchill-Pfeil»,
Bettwiesen, 2.3.1997 • (mb)



Ae 3/6' 10641 der SBB
mit «Mostindien-Express»,
Bronschhofen, 22.6.1991 • (bh)

Bilderbogen – Betrieb, Depot und Unterhalt

Zu den Hochbauten der Bahn gehörten nicht nur die Stationsgebäude, sondern auch Lokomotivschuppen und Depots, aber auch Verwaltungsgebäude.

Je ein Schuppen wurde in Kreuzlingen und Wil errichtet. Zum einen war es seine exponierte Lage, zum anderen seine eher bescheidene Ausführung, die dazu geführt hatte, dass der Schuppen in Wil im Jahr 1920 von einem Sturm umgeweht werden konnte; man baute ihn im gleichen Jahr wieder auf.

In Weinfelden wurde ein Maschinendepot mit Reparaturwerkstätte erstellt, ein Backsteingebäude, das im Zweiten Weltkrieg um eine zweigleisige Einstellhalle für die Dieseltriebwagen ergänzt wurde. Der 1973 erstellte Neubau weiss von glanzvollen Tagen reger Betriebsamkeit eines wachsenden Unternehmens zu berichten. Hier begegneten sich nicht nur Menschen und Maschinen, Technik und Können, sondern es entstanden auch an diesem Ort aus zahlreichen Begebenheiten Erinnerungen und Geschichten.

Zum 50-Jahr-Jubiläum hatte die MThB doppelten Grund zur Feier: Die Elektrifikation hatte die letzte Hürde an der Urne genommen, als es um die Finanzen ging, und die Verwaltung bezog ihr Quartier zusammen mit dem «Thurgauer Tagblatt» südlich der Gleise in einem modernen Gebäude. Bis dahin residierten Verwaltung und Direktion andernorts: Im Jahr 1919 kaufte man das ehrwürdige Weinfelder «Haus zum Comité», nachdem in den ersten Jahren Büroräumlichkeiten in der Weinfelder Altstadt gemietet worden waren. Zum Zeitpunkt der Betriebsöffnung logierte die «titulierte Betriebsdirektion» gemäss Adresse auf der Einladungskarte noch in Emmishofen. Hans Waldburger erzählt, Direktor Vogler habe seinen Wohnsitz in Bernrain, also ebenda, gehabt; Boten seien bemüht gewesen, ihm jeweils die Akten von Weinfelden zu überbringen.



Zwei Ec 3/5 vor und Eb 3/5 5810 im alten Depot Weinfeld, 1962 • (-/flr)



ABFm 2/4 6, ABFm 2/4 8, im alten Depot Weinfeld, 8.1962 • (-/mb)



Die Ec 3/5 4 heizt Bitumenwagen für die Baufirma Egolf auf. Da die Lok nicht mehr auf der Strecke verkehren durfte, wurde sie für solche «Hilfsdienste» im alten Depot Weinfeld eingesetzt. 2.9.1962 • (ht)

Bilderbogen – Elektrisch geht's bergauf

Die Einführung des elektrischen Betriebs war ein Segen für die kleine Nebenbahn im Thurgau. Die folgende Zeit war durch Verkehrsanstieg und Verdichtung des Fahrplans geprägt. Vor allem aber war die Umstellung auf elektrische Traktion ein wesentlicher Faktor, um die Schwächen der MThB auszumerzen. Die Bahn mit anspruchsvoller Linienführung, die in einem verhältnismässig dünn besiedelten und schwach industrialisierten Gebiet operierte und die Fahrgäste nicht schlank nach Zürich befördern konnte, hatte einen Trumpf zur Entwicklung ihrer Möglichkeiten: Besonders im Güterverkehr sollte es sich zeigen, dass man in die Zukunft investiert hatte, denn im Transport von Massengütern wie Öl und Kies ist die Bahn der Strasse überlegen.

Zum einen konnte die MThB mit der Elektrifizierung ihr Potenzial verstärkt nutzen, das sie mit dem Eingangstor Konstanz hatte, zum anderen gelang es ihr, durch gezielte Marketing-Massnahmen die ihr bisher fehlende Verkehrssubstanz aufzubauen: Die MThB legte ihre guten Beziehungen zu den deutschen Seehäfen in die Waagschale, um der Ostschweizer Industrie ihren Import-/Exportverkehr über Konstanz schmackhaft zu machen. Und schliesslich förderte die Bahngesellschaft die Ansiedlung von drei Tanklagern für Mineralölprodukte entlang der Strecke. Schwere Ganzzüge prägten nun das Bild auf der Bahn im mittleren Thurgau. Dass sie unter erschwerten Bedingungen, nämlich geteilt und in Doppeltraktion über ein anspruchsvolles Trassees, gefahren werden mussten, tat dem Aufwärtstrend keinen Abbruch.

Die Interessen der kleinen Nebenbahn, die ihre unternehmerische Freiheit mit ihrer Grenz-anbindung verstärkt zu nutzen begann, und diejenigen der Deutschen Bundesbahn fanden in Konstanz gegenseitigen Anschluss: Die MThB wollte Güterverkehr über ihre Strecke und die DB möglichst viel Verkehr von und nach der Schweiz über eigene Gleise abwickeln. Folgerichtig sollte die zehn Jahre später erfolgte Elektrifizierung der Schwarzwaldbahn Offenburg–Singen neue Güterverkehrspotenziale erschliessen.

Mit der Elektrifikation mussten in den darauffolgenden Jahren auch die Strecke erneuert und Investitionen getätigt werden. Die MThB entwickelte sich zu einem modernen Bahnunternehmen und wurde von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kantons getragen.

Der nächste Modernisierungsschub kam knapp zwanzig Jahre nach der Elektrifikation: Zum 75-Jahr-Jubiläum im Jahr 1986 war die Bahn im nun grün-crèmen Kleid für die grossen Herausforderungen einer bahnbegeisterten Zeit bereit.



MITTEL-THURGAU-BAHN

Warnung

vor den Gefahren
der Fahrdrahtanlagen
für die elektrische
Zugförderung!

Verbotung der 11. Bahn, die einen der elektrischen
Fahrdrahtanlagen der Mittel-Thurgau-Bahn
betrifft. Die Fahrdrahtanlagen sind durch
eine Schutzvorrichtung geschützt. Die
Schutzvorrichtung ist durch einen
Schlüssel zu öffnen. Die Fahrdrahtanlagen
sind durch einen Schlüssel zu öffnen.
Die Fahrdrahtanlagen sind durch einen
Schlüssel zu öffnen. Die Fahrdrahtanlagen
sind durch einen Schlüssel zu öffnen.
Die Fahrdrahtanlagen sind durch einen
Schlüssel zu öffnen. Die Fahrdrahtanlagen
sind durch einen Schlüssel zu öffnen.
Die Fahrdrahtanlagen sind durch einen
Schlüssel zu öffnen. Die Fahrdrahtanlagen
sind durch einen Schlüssel zu öffnen.



1986 – 2002: «Kennt keine Grenzen»

Seit der Elektrifikation wiesen die Feste der MThB in die Zukunft. Verschiedene Entwicklungen, die im letzten Viertel des Bestehens der MThB «aufgeleitet» wurden, haben eine bis heute nachhaltige Wirkung entfaltet. Die meisten von ihnen lassen sich – ganz im Sinne zweier weiterer Bylines unter dem Logo der Mittelthurgaubahn – als das Überschreiten von Grenzen, seien es eigene, nationale oder internationale, beschreiben: «Kennt keine Grenzen» und «Alte Gleise verlassen, unser bester Zug». Einige Schlaglichter mögen das im Folgenden beispielhaft verdeutlichen.

Suche nach Wachstum

Seit 1991 fuhren die Züge trotz betrieblicher Erschwernisse dreiteilig. Die MThB hatte zur Verstärkung ihrer Pendelzüge von der SBB fünf Leichtstahlwagen erworben und versah diese mit dem grün-crèmen Kleid. Somit gehörten Personenwagen wieder zum regulär eingesetzten Rollmaterial der MThB.¹

Neben Fernsteuerung, Aufhebung bedienter Stationen und Einführung des kondukteurlosen Betriebs vollzog das Unternehmen weitere Rationalisierungsmassnahmen. Anfangs der 1990er-Jahre war klar, dass die Möglichkeiten erschöpft waren und weitere Verbesserungen im Güterverkehr nur durch die Übernahme zusätzlicher Leistungen erzielt werden konnten.

Der «Seehas» Konstanz–Singen–Engen

Die Tatsache, dass die MThB am 29. Mai 1994 den vielbeachteten Schritt über die deutsche Grenze in den Hegau realisierte, ist aus verschiedenen Gründen bemerkenswert: Er erfolgte zum einen ohne Rücksprache mit dem Bundesamt für Verkehr – die MThB hielt dies schlichtweg nicht für nötig. Zum anderen erfolgte der Schritt nicht aufgrund einer grenzüberschreitenden Verkehrspolitik (geschweige denn Tarifpolitik) der angrenzenden Landkreise und Kantone, sondern lag allein in betriebswirtschaftlichen Überlegungen. Sowohl DB als auch MThB wiesen infolge ihrer Fahrpläne

lange Still-Lager in Konstanz und damit einen unproduktiven Kostenfaktor auf.

Nachdem verschiedene Szenarien durchdacht worden waren, ging die MThB mit dem zukunftsweisenden «Seehas» eine Partnerschaft mit der Deutschen Bahn und dem Landkreis Konstanz ein. Auf einen Schlag waren jenseits der Grenze eine Million Kilometer jährlich zu leisten.

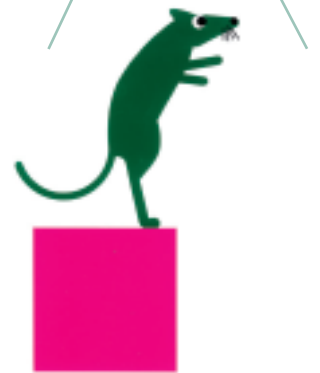
Ursprünglich waren die Zugläufe von Engen bis Weinfeldern und teilweise bis Wil durchgebunden. Die Züge waren beim Publikum beliebt. Die erste Schweizer Bahn, die mehr Be-



Seehas-Infomobil im Bahnhof Konstanz mit Manfred Roth vom Landratsamt Konstanz, 29.5.1994 • (-/mb)



triebskilometer im Ausland absolvierte, wurde mit ihrem Konzept zum Vorzeigefall in der viel beschworenen «Euregio Bodensee». Bald musste zum Betrieb mit vier Wagen übergegangen werden, was die Unterhaltungsanlagen und das rationelle Rangieren an ihre Grenzen brachte. Die Tarifgestaltung verblieb aber weitgehend national. Immerhin war die schon ab 21. März 1986 angebotene Thurgauer Tageskarte nun in den MThB-Zügen bis Engen gültig. Ab 1. März



¹ Über die Wachstumsphase der MThB in den 1990er-Jahren vgl. die interessanten Ausführungen im Artikel Peter Joss: Grenzen sprengen ..., Anmerkungen zur Entwicklung der Mittelthurgaubahn, in: Schweizer Eisenbahnrevue, Nr. 7–8, 1997, S. 354–357. Joss analysiert in diesem Text auch die nicht einfachen Voraussetzungen der Nebenbahn im Thurgau und reflektiert deren Bewältigung besonders seit der Elektrifikation und dem Fahrbahnwechsel 1982.

Bilderbogen – «Alte Gleise verlassen ...»

Die Botschaft der «Byline» der modernen Mittelthurgaubahn «Alte Gleise verlassen – unser bester Zug» zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte der MThB. Zunächst denkt man an die zahlreichen Entwicklungen und Innovationen, die mit dem «Seehas» und dem «Seehäsle» in Deutschland, der Übernahme der Seelinie oder der Gründung der «Lokoop» in den 1990er-Jahren erfolgten. Unter diesem Stichwort ist aber auch die Tradition der Zusammenarbeit über die Landesgrenze hinaus zu sehen, angefangen bei der Gründung der MThB mithilfe einer deutschen Gesellschaft, die den kaiserlichen Übernamen der «Maria-Theresia-Bahn» auch auf dieser Ebene durchaus rechtfertigte. Konstanz hatte an der Bahn ein vitales Interesse und war die grösste Kapitalgeberin unter den Gemeinden. Umgekehrt nutzte die MThB ihren unternehmerischen Spielraum, der sich ihr über das Tor Konstanz ergab, bis zuletzt. Dazu fügt sich die Gründung einer deutschen Tochter, die in Europa frei operieren und sich um den Betrieb weiterer Strecken bewerben durfte, nahtlos an.

Das Dampf-/Dieselkonzept mit anfänglich deutschen Triebwagen zeugt ebenso von einer grenzüberschreitenden Orientierung. In der Hohenzollerischen Landesbahn hatte die MThB eine «Schwesterbahn» mit ähnlichen Verhältnissen in Süddeutschland. Von ihr lieh man sich einst Dieseltriebwagen – diese Tradition wurde erneuert, als die MThB das «Seehäsle» nach Stockach betrieb. Neben der Tatsache, dass die MThB nach der Lancierung ihrer beiden «Hasen» zwei von drei geleisteten Zugkilometern in Deutschland erbrachte, wurde das Unternehmen zuletzt auch technisch wieder ein bisschen deutscher: mit der Zugsicherung in den Fahrzeugen sowie der Errichtung der neuen Fahrleitung auf der Stammstrecke in den Neunzigerjahren. Die neuen Triebfahrzeuge für den «Seehas» hatten ihren Heimatbahnhof in Konstanz. Die neuen Haltepunkte an der Seelinie glichen in ihrem Design stark den Haltestellen entlang der «Seehas»-Strecke in Deutschland.

Lokomotiven aus der ehemaligen DDR und Maschinen von Bombardier, die die MThB als erste Schweizer Bahn bestellte, tauchten auf und erbrachten weit herum Güterzugleistungen. Deutsche Loks stiessen über die MThB-Strecke zu den Thurgauer Tanklagern vor; auch dies das Resultat einer partnerschaftlichen Optimierungsstrategie über die Grenze hinaus.

Weiteres liesse sich aufzählen: Schon früh gab es Bestrebungen für direkte Verbindungen von Konstanz nach Zürich; vor der Elektrifikation war das ein eher mühsames Unterfangen. Mit der Schaffung des «Konstanz-Rigi-Expresses» knüpfte man an die Tradition des Ausflugsverkehrs an. Internationalen Touch verlieh der Bahn das Reisebüro Mittelthurgau. Die Trassierung der Bahn im mittleren Thurgau ist zwar technisch und landschaftlich reizvoll; sie wurde aber mit ihren zahlreichen und anhaltenden Steigungen, engen Kurven und häufigen Bahnübergängen aus betriebswirtschaftlicher Sicht immer wieder als Nachteil für die Produktivität angesehen. Kein Wunder, sie entsprach, von deutschen Ingenieuren entworfen, derjenigen einer deutschen Nebenbahn und war nicht für ein grosses Verkehrsaufkommen konzipiert. Trotzdem: Die MThB verliess immer wieder ihre alten Gleise von der Distanz einer Marathonstrecke, um sich jenseits ihrer Grenzen ins Rennen zu begeben: indem sie unternehmerisch und technisch durch ihre ganze Geschichte Neues erprobte und damit für die SBB und andere Verkehrsunternehmen Massstäbe setzte.

MITTEL-THURGAUBAHN (SCHWEIZ)

KONSTANZ-WEINFELDEN-(ZÜRICH)-WIL- (TOGGENBURG-GLARUS RAPPERSWIL-EINSIEDELN)





«Thurbolentes» Ende

«Blaue Wunder erfahren» – so lautete eine weitere Byline auf einem GTW der Seelinie. Die Ironie der Geschichte will, dass diese Metapher für die MThB zur Wirklichkeit werden sollte.

Die Elektrifikation machte aus der kleinen Nebenbahn mit merkwürdigem Wagenpark und eigentümlicher Betriebsform einen beachtlichen Wirtschaftspfeiler des Kantons. In den 1990er-Jahren begann die Bahn über sich hinaus zu wachsen. Mit überschaubarer Grösse, rationalisierten Produktionsabläufen, polyvalent einsetzbarem Personal und marktorientiertem Denken zog die MThB aus, sich im Wettbewerb gegen die Grossen zu behaupten und die 1999 in Kraft getretene Bahnreform zunutze zu machen.

Umso Aufsehen erregender war die Ankündigung im Jahr 2000, dass mit der SBB ein gemeinsames Tochterunternehmen für den Regionalverkehr gegründet werden sollte. Wer das Sagen haben sollte, war offensichtlich – der MThB blieb gerade einmal die Sperrminorität. Die Politik rieb sich verwundert die Augen und verlangte Erklärungen. Der als «Vernunftfehe» mit Blick auf den internationalen Wettbewerb bezeichnete Entscheid war tatsächlich nicht einfach nachzuvollziehen. Direktor Joss hatte noch im Vorfeld die Differenzen zwischen SBB und MThB als «Stilfragen» bezeichnet und von einem «alttestamentarischen Umgang» gesprochen.

Nicht nur im Thurgau war man überrascht. Ein engeres Zusammengehen zwischen der Thurgauer und der «St. Galler Staatsbahn», der Bodensee-Toggenburg-Bahn, schien aus Prestigegründen nicht in Betracht gezogen worden zu sein. Als aber klar wurde, dass die Thurgauer Bahn wirklich in Schwierigkeiten steckte, überlegte sich die im gleichen Jahr mit der BT fusionierte Südostbahn zumindest, die MThB oder Teile davon zu übernehmen.

Zurück zum Projekt «Regionalbahn Ostschweiz RBO» (vorläufiger Arbeitstitel), das nun aufgegeben werden sollte: Man sprach davon, das neue Unternehmen werde mehr Bahnleistungen – auf rund 550 km MThB- und

SBB-Strecken in den Kantonen Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau, Zürich und Aargau – bei weniger Abgeltungen erbringen können. Synergien sollten in der Ostschweiz genutzt werden. Das Joint-Venture der SBB und MThB sah vor, sich auch für Interregio-Leistungen in Deutschland zu bewerben.

Zu diesem Zeitpunkt wurde bekannt, dass die MThB infolge der hohen Investitionen auf der Seelinie bereits in Schieflage geraten war. Dies räumte die Direktion zwar ein, bekräftigte aber, dass die MThB auch ohne die Kooperation mit der SBB durchaus hätte überleben können. Alle Mutmassungen über einen Zusammenhang der finanziellen Situation der MThB und dem vermeintlichen «Begraben des Kriegsbeils» mit der SBB durch die Gründung der RBO wurden vehement weggewischt. Man war bemüht, Zuversicht zu verbreiten, wohl auch mit dem vorerst vorgesehenen Namen «Smart-Rail» für das neue Unternehmen.

Doch es kam anders. Von jetzt an standen die Finanzen der MThB ständig im medialen Kreuzfeuer. 2002 wurde die Finanzmiserie bei der MThB immer offensichtlicher. Der Verwaltungsratspräsident, Regierungsrat Hermann Lei, trat am 10. Juni per sofort aus der Thurgauer Regierung zurück. Der Verwaltungsrat gab seinen geschlossenen Rücktritt auf den Herbst bekannt. Eine Task Force zur Untersuchung der Sachlage mit Blick auf die Sanierung der MThB wurde aus Vertretern von Verwaltungsrat, Regierung und Bundesamt für Verkehr eingesetzt. Die Regierung bekräftigte anfangs, dass man die MThB – man sprach auch von der Swissair des Kantons – als wichtige Imagerträgerin nicht fallen lassen wolle. Ein Konkurs schien undenkbar. Auch der Bund sprach von Rettung – nicht nur der MThB, sondern auch der Bahnreform. Die MThB war von der Pionierin zum Sanierungsfall geworden.

Dann überschlugen sich die Ereignisse. Am 2. Juli 2002 wurde Direktor Joss per sofort freigestellt. Zu diesem Zeitpunkt war klar, dass die Bahn als eigenständiges Unternehmen nicht zu retten war; der Verlust des Jahres 2001 war

«Unsere Bahn wird 100!»

Eisenbahnlinie Kreuzlingen – Weinfelden – Wil



Die Eisenbahnlinie Kreuzlingen – Weinfelden – Wil feiert im Dezember 2011 das 100-Jahr-Jubiläum. Dieser Anlass wird mit vier verschiedenen Veranstaltungen gefeiert:

Montag, 14. November 2011

Vortrag über die bewegte Geschichte der Mittel-Thurgau-Bahn

Dienstag, 22. November 2011

Filmpremiere «Die Bahn im mittleren Thurgau»

Samstag/Sonntag, 10./11. Dezember 2011

Historischer Dampflokomotiv-Extrazug zu den Advents- und Weihnachtsmärkten von Konstanz, Kreuzlingen, Weinfelden und Wil

Samstag/Sonntag, 10./11. Dezember 2011

Jubiläumsausstellung: «Unsere Bahn wird 100!» im Weinfelder Rathaus



Bahnfilm.ch



2011 – Epilog

Die MThB hat eine bewegte Geschichte hinter sich und gilt als eines der ältesten und erfolgreichsten grenzüberschreitenden Projekte der Region. Dank ihr bewegt sich heute mehr denn je, denn gewonnen hat trotz finanziellem Scherbenhaufen vor zehn Jahren der öffentliche Verkehr.

Wir feierten im Dezember 2011 das hundertjährige Bestehen der Strecke. In Erinnerung an die untergegangene MThB führte die Ec 3/5 3 Festbesucherinnen und -besucher zu den Weihnachtsmärkten entlang der Strecke.

Wie erklären wir dem fauchenden Zugpferd, was aus dem Erbe seiner früheren Besitzerin geworden ist? Es gilt hier nichts schönzureden. Die Bahn als «Opfer der arroganten SBB» darzustellen, wie dies auch zu hören war, greift zu kurz. Dass sich die SBB mit ihrer Lösung der Krise aus unternehmerischer Sicht einen Dorn aus den Augen entfernt hat, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Die SBB hat schliesslich die MThB nicht nur zum Schrottwert übernommen, sondern unbestritten auch erfolgreiche Teile, Modelle und Ideen in ihr Unternehmen integrieren können. Für die Weiterbeschäftigung der Mitarbeitenden und den anschliessend fortgeführten Ausbau des öffentlichen Verkehrs war man im Kanton allemal dankbar.

Der Wagemut der Weinfelder Bahn wurde lange mit Erfolg belohnt, am Ende aber strauchelte die MThB doch und konnte ihren Zahlungsverpflichtungen nicht mehr nachkommen. Gravierende Managementfehler traten zutage. Es zeigte sich, dass die Kommunikation zwischen der Geschäftsführung sowie dem Verwaltungsrat und den politischen Organen nicht mehr funktionierte. Die Gründung des gemeinsamen Unternehmens mit der SBB erweckte an sich schon Erstaunen. Der anfänglich kommunizierte Anteil von 40% hatte offenbar eine politische Funktion: Sollten damit die Thurgauerinnen und Thurgauer über den Abschied der populären Mittel-Thurgaubahn aus dem Personenverkehr hinweggetröstet werden?



Bild oben:
Autor Michael Mente (rechts) und Georg Strasser aus Kreuzlingen beim Vortrag zum 100. Jubiläum der Bahnstrecke, Weinfelden, 14.11.2011 • (mk)

Bild unten:
Jubiläumsausstellung «Unsere Bahn wird 100!» im Rathaus Weinfelden, 10.12.2011 • (mi)

Das Management der MThB hatte sich offensichtlich in seiner Expansionsstrategie finanziell verschätzt. Im Rückblick sieht es so aus, als herrschte Wettbewerb um jeden Preis – das kleine «private» Unternehmen sei ausgezogen, um die staatliche Konkurrenz das Fürchten zu lehren, und habe sich dabei gehörig übernommen. Mag sein, dass solche Wettbewerbsmotive eine zumindest psycholo-

Bilderbogen – Erinnerungen und Gebliebenes

Die MThB mit ihrer im wahrsten Sinne bewegten Geschichte hat uns nicht nur Erinnerungen, sondern auch Lehrstücke und Substanzielles hinterlassen. Viele ihrer Ideen leben weiter. Das Angebot im öffentlichen Verkehr der Ostschweiz ist heute besser denn je. Die Turbo trägt das Erbe der MThB mit Erfolg weiter und ist aus dem Ostschweizer Bahnnetz nicht mehr wegzudenken. Wo stünde der öffentliche Verkehr heute, wenn die MThB nicht über sich hinausgewachsen wäre?

Die Nostalgie- und Ausflugszüge des Vereins «Historische M.Th.B.» tragen den Namen der einstigen Bahn im mittleren Thurgau und die Erinnerung an sie weit über ihr Wirkungsgebiet hinaus ins Land. Einzelne Fahrzeuge der MThB verdienten sich bei verschiedenen Bahnunternehmen noch einige Jahre ihr Gnadenbrot, andere wurden kurz nach 2002 ausser Dienst gestellt, während einige wenige noch heute andernorts im Einsatz stehen.



Bild rechte Seite oben:
Ed 2/2 21 (Baujahr 1910) der Sensetalbahn mit MThB-Unkrautvertilgungswagen S 221. Das Bild ist zwischen 1928 und 1939 entstanden. Der S 221 der MThB mit Baujahr 1900 wurde von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft 1911 als Materialwagen für Baudiensttransporte an die MThB geliefert. 1928 wurde das Bassin aufgesetzt. Mit Natriumchlorid wurden die Gleise und Schwellen besprüht, um Unkraut und Wuchs abzutöten. Quellen besagen, dass dieser Wagen öfter befreundeten Privatbahnen für solche Dienste ausgeliehen und überstellt wurde. 1912 • (-/fir)

Bild rechte Seite unten:
Ca. 75 Jahre später: Tm 51 und Unkrautvertilgungswagen X 601, Kreuzlingen, 15.5.1989 • (bh)



Anhang

MThB-Triebfahrzeuge und Rollmaterial (1911–2002)

Dampf-Lokomotiven												
Typ	Nr.	EDV	Name Wappen	Jahr Eingang	Jahr Ausgang	Hersteller	Vmax km/h	Länge über Puffer mm	Leistung kW	Dienstgewicht t	Bemerkung	
Ec 3/5	1			1912 B	1967 X	SLM	60	10 400	455	52	ex Ed 3/5 1 1967 Abbruch (Von Roll, Gerlafingen)	
Ec 3/5	2			1912 B	1965 X	SLM	60	10 400	455	52	ex Ed 3/5 2 1965 Abbruch (Müller, Pfyf)	
Ec 3/5	3			1912 B	2003 V	SLM	60	10 400	455	52	ex Ed 3/5 3 Historische Dampflok für den Mostindien-Express 2003 verkauft an Verein Historische MThB	
Ec 3/5	4			1912 B	1965 X	SLM	60	10 400	455	52	ex Ed 3/5 4 Ab 1958 Notreserve (schlechter Zustand) 1965 Abbruch (Müller, Pfyf)	
Ed 4/5	7			1904 B 1926 K	1942 V	SLM	55	11 100	590	70	exx JN 154, ex SBB Ed 4/5 7701 Zweizylinder-Verbundlok 1942 verkauft nach Deutschland	
Eb 3/5	5810			1912 B 1964 K	1974 V	SLM	75	12 740	735	74	ex SBB Eb 3/5 5810 1974 verkauft an Dampf-Bahn Bern	
Eb 3/5	5820			1912 B 1960 K	1965 X	SLM	75	12 740	735	74	ex SBB Eb 3/5 5820 1965 Abbruch (Müller, Pfyf)	
Eb 3/5	5829			1916 B 1962 K	1965 X	SLM	75	12 740	735	74	ex SBB Eb 3/5 5829 1965 Abbruch (Müller, Pfyf)	
E 3/3	8516			1911 B 1963 K	1966 V	SLM	45	8 720		35	ex SBB E 3/3 8516 1966 verkauft an Privat (Otto Fiechter, Zürich)	

Zeichenerklärung:

Jahrzahlen: B = Baujahr, K = Kauf, U = Umbau, V = Verkauf, A = Ausrangiert, X = Verschrottet
Herkunft/Verbleib: ex = vorherige Bezeichnung/Bahngesellschaft, exx = vor-vorherige Bezeichnung/Bahnges. usw., sp = spätere Bezeichnung/Bahngesellschaft

Dampfloktyp:
> Dampflok mit Schlepptender: A = Vmax > 75 km/h, B = Vmax 70–75 km/h, C = Vmax 60–65 km/h, D = Vmax 45–55 km/h
> Tender-Dampflok: Ea = Vmax > 75 km/h, Eb = Vmax 70–75 km/h, Ec = Vmax 60–65 km/h, Ed = Vmax 45–55 km/h, E = Tenderlok für Nebenlinien und Rangierdienst
Achszahl: 0/0 = Achsen angetrieben/Achsen total

[000] = interne Nummer (am Fahrzeug nicht angeschrieben)
[i] = Erstbelegung der Fahrzeugnummer; [ii] = Zweitbelegung der Fahrzeugnummer

Anhang

MThB-Fahrzeuge – Typenskizzen



«Mostindien-Express» – Ec 3/5, Baujahr 1912, Vmax 60 km/h, LÜP 10'400 mm, Leistung 455 kW + C 111 + FZ 502



ABDm 2/4 6, 7[i], «Wismarer», Baujahre 1941–42, Vmax 80 km/h, LÜP 22'120 mm, 280 kW



ABDm 2/4 7[ii], 8, 9, Baujahre 1951–54, Vmax 75 km/h, LÜP 23'050 mm, Leistung 295 kW



Diesel-GTW (Ur-Prototyp «Seehäse»): Bm 2/6 596 671–673, Baujahr 1996, Vmax 120 km/h, LÜP 37'140 mm, Leistung 550 kW



Pendelzug 1965: ABDe 4/4 11–16, Baujahr 1965, Vmax 100 km/h, LÜP 24'300 mm, Leistung 1095 kW + Bt 201–204



Neuer Pendelzug (NPZ «Seehas»): RBDe 4/4 566 631–634, Baujahr 1994, Vmax 140 km/h, LÜP 25'000 mm, Leistung 1650 kW + Bt 211–216



GTW (1. Serie, Typ «Seelinie»): RABe 2/6 526 680–689, Baujahre 1998–99, Vmax 110 km/h, LÜP 37'600 mm, Leistung 780 kW



Re 4/4 II 21, Baujahr 1969, Vmax 140 km/h
LÜP 15'410 mm, Leistung 4650 kW



Ee 3/3 16318 «Halbschuh»
1928, 40 km/h, 9060 mm, 430 kW



Lokoop Ae 4/4 477 900–917, Baujahre 1967–76, Vmax 100 km/h
LÜP 16'320 mm, Leistung 2920 kW

Anhang

Bildnachweis

Verwendete Abkürzungen für Archive, Urheber und Sammlungen

ah	Anton Heer, Flawil
am	Andreas Mettler, Weinfelden
bab	Bundesarchiv, Bern
bh	Berthold Halves, Konstanz
dh	Daniel Heer, Zürich
ethz	ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv
fg	Franz Geisser, Seewen SZ
flr	flügelrad, Weinfelden
gs	Georg Strasser, Kreuzlingen
he	Beat Hemminger, Kreuzlingen
hl	Hermann Leitz, Weinfelden
ht	Hans Thalmann, Oberhofen
hw	Hans Waldburger, Zürich
key	Keystone / STR
km	Karl Meyer, Villmergen, Sammlung Semaphor
lü	Hans-Rudolf Lüthy, Oberentfelden
mb	Martin Bennett, Wil SG
mi	Max Iseli, Weinfelden
mk	Milan Krebs, Weinfelden
mm	Michael Mente, Weinfelden
ob	Otto Bauer, Romanshorn ¹
od	Oscar Duffner † (St. Gallen)
pj	Paul Jenni, Rudolfstetten
pp	Peter Pfeiffer, Ennetdurg
pw	Peter Willen, Bern
rb	Richard Behrbohm, Schaffhausen
rg	Rudolf Gerber, Mauren
sa	Martin Sax, Weinfelden
sbbh	SBB-Historic, Bern
svti	Schweizerischer Verein für techni- sche Inspektionen, Wallisellen
tb	Toni Breitenmoser † (Kreuzlingen), Sammlung Modelleisenbahn-Club Kreuzlingen (MECK)
ts	Thomas Stutz, Basel
vhmthb	Verein Historische M.Th.B.
wolf	Sammlung Wolf, Stadtarchiv Konstanz
ws	Werner Stalder, Mannenbach

Vorbemerkungen

Der Verlag hat sich für die Drucklegung des vorliegenden Buches bei möglichst vielen der verwendeten Abbildungen um die Klärung der Bildrechte bemüht. Leider führte dies aus sachlichen Gründen nicht in jedem Fall zum Erfolg: Es kursieren aus der hundertjährigen Geschichte diverse Aufnahmen, bei denen die Fotografinnen und Fotografen uns nicht bekannt bzw. nicht mehr ermittelt werden können. Des Weiteren gibt es Fotos und andere Medien, die mehrfach in verschiedenen Sammlungen vorhanden sind und für die Publikation zur Verfügung gestellt wurden. Die Klärung, wer über das Original verfügt bzw. was vom Vorhandenen als Original zu bezeichnen ist, musste in einzelnen Fällen offen bleiben.

Der Verlag nimmt gerne Nachmeldungen und Hinweise zur Klärung entgegen und kann sie für eine allfällige Zweitaufgabe berücksichtigen.

Der Quellennachweis der abgedruckten Fotos und weiteren Abbildungen erfolgt in den Bildlegenden in einer Klammer nach folgendem Schema:

a) Urheber bekannt

Ist der Fotograf, die Fotografin bekannt, folgt sein bzw. ihr Namenskürzel (gemäss nebenstehender Liste).

b) Urheber unbekannt

Ist der Fotograf, die Fotografin unbekannt, wird dies mit dem Zeichen « - » angezeigt, gefolgt vom Hinweis, aus wessen Sammlung, aus welcher Publikation das Bild für den Abdruck entnommen wurde.

Das Gleiche gilt für Drucksachen (z. B. Ansichtskarten, Plakate usw.) und andere Medien.

c) Abbildungen aus Literatur

Abbildungen, die gedruckten Medien (Fachbücher, Zeitschriften, Zeitungen) entnommen sind, werden (unabhängig davon, ob der Urheber, die Urheberin bekannt ist) mit einem kurzen bibliografischen Hinweis gekennzeichnet; im Falle von Zeitungen und anderen Periodika zusätzlich mit dem Erscheinungsdatum.

¹ Die im Buch abgebildeten Billette stammen aus der umfangreichen Sammlung von Otto Bauer, Romanshorn. Autor und Verlag bedanken sich ganz herzlich dafür, dass sie uns für die Publikation zur Verfügung gestellt wurden.