



Der Eröffnungszug am 18. Dezember 1911 in Weinfelden mit zwei geliehenen Dampflokomotiven der Schweizerischen Bundesbahnen.

Foto: SIG, Georg Strasser

Ende der 1880er-Jahre verdichteten sich Gedanken und Ideen von Persönlichkeiten aus dem Thurgau darauf, den Kanton auch quer, das heißt von Nordost nach Südwest, mit einer Bahn zu erschliessen und viele kleinere Orte des mittleren Kantonsteils auch an der grossen Welt teilzuhaben. Es war eine Linie, die für die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen wirtschaftlich wenig von Interesse war. Die bisherigen Linien West-Ost von Winterthur über Weinfelden nach Romanshorn der Nordostbahn und von Winterthur-Wil-St. Gallen-Rorschach durch die Vereinigten Schweizer Bahnen erschlossen das Innenland des Kantons nur beschränkt. Das Gleiche gilt natürlich auch für die Seelinie entlang der Nordostgrenze des Kantons von Winterthur über Etzwilen nach Kreuzlingen, erstellt durch die Nationalbahn. Die Linie ging nach dem Konkurs der Erbauer an die Nordostbahn über.

Nebst den üblichen Varianten verdichtete sich ein Projekt schlussendlich auf eine Linienführung von Kreuzlingen über Weinfelden nach Wil im Kanton St. Gallen. Alle drei Orte sicherten die Anschlüsse an die

bereits länger bestehende Hauptlinie. Zudem war von Anfang an die Option des Einbezugs des süddeutschen Raums in die Überlegungen eingeflossen. Betrieblich sollte Konstanz Ausgangspunkt sein. Es ist für den Schreiber immer wieder auffallend, wie gerade in den Grenzräumen Basel und auch Thurgau ein anderer Umgang mit der deutschen Nachbarschaft gepflegt wurde als im übrigen Teil der Schweiz. Die grenzüberschreitenden Aktivitäten gehören bis heute zum Alltag. Die Finanzierung wurde in erster Linie durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft (WEG), die Kantone Thurgau und St. Gallen, die Städte Konstanz, Weinfelden und St. Gallen sichergestellt.

Durch die Verpflichtungen der WEG zum Bau der Strecke wie auch später zur Betriebsführung ist die MThB bis 1950 praktisch als ein deutsches Unternehmen wahrgenommen. Dies wurde in all den Jahren in verschiedenster Hinsicht spürbar.

Ein weiterer Gedanke bei den Überlegungen war unter anderem die Anbindung der Linie ab Wil in den Raum Zürichsee und weiter Richtung Zentralschweiz und in den Süden. Dies wurde den Initianten spä-

ter durch die ein Jahr vorher eröffnete Bodensee-Toggenburg-Bahn gründlich vermiest. Dies war der erste Tiefschlag in einer Reihe weiterer.

Die MThB erlebte das gleiche Schicksal wie einige andere Bahngesellschaften, die im Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg noch in Betrieb kamen, so die Bern-Neuenburg-Bahn und die Solothurn-Münster-Bahn. Alle waren in gutem Glauben, als mehr oder weniger gewichtige Durchgangslinien eine rosige Zukunft vor sich zu haben. Dieser unsägliche Krieg machte ihnen allen jedoch einen dicken Strich durch die Rechnung.

Der Bund erteilte am 19. November 1902 einer Eisenbahn von Wil über Weinfelden nach Kreuzlingen eine Konzession. Ein Jahr später wurde von der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn die Betriebsgenehmigung über die bereits bestehende Linie nach Konstanz erteilt.

Das Initiativkomitee schloss 1906 mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft (WEG) einen längerfristigen Vertrag über Bau und Betrieb einer solchen Bahnlinie. Dabei soll erstmals der Name Mittel-Thurgau-Bahn aufgetaucht sein.