

Am 28. April 1908 endlich konstituierte sich die Mittel-Thurgau-Bahn AG in Weinfelden. Das Ausführungsprojekt sah Steigungen von bis zu 22 Promille und enge Kurvenradien von 240 m auf. Der Kostenvoranschlag belief sich damals für alle Hoch- und Tiefbauarbeiten der Strecke auf 6,7 Millionen Franken.

Am 10. September 1909 erfolgte dann der erste Spatenstich. Bereits am 7. November 1911 fanden die Proben der Brücken statt mit drei Lokomotiven des Typs B 3/4 der SBB der Bauart Jura-Simplon-Bahn. Die Hauptkollaudation der Bahn fand dann am 14. Dezember 1911 statt. Der Festzug bei den Einweihungsfeierlichkeiten am 18. Dezember danach bestand dann aus zwei SBB Ed 3/4 ex. SCB und acht Wagen statt, unter grosser Anteilnahme der Bevölkerung.

Die Bauzeit von nur gut zwei Jahren für die 42 km lange, eingleisige Strecke mit verhältnismässig vielen Kunstbauten ist bemerkenswert. Ebenso muss festgehalten werden, dass die zuständigen Gremien bereits auf eine allfällige spätere Elektrifizierung bei der Planung Rücksicht nahmen. Verhandlungen über eine Elektrifizierung mit Brown-Boveri AG Baden zerschlugen sich allerdings noch im Frühjahr 1911.

Der Betrieb wurde am 20. Dezember im Jahre 1911 aufgenommen, behelfsmässig mit Leihlokomotiven der SBB, da die Bahngesellschaft noch tief in der Evaluation für einen eigenen Lokomotivtyp steckte. Es gab eine Anfrage an die Schweizerischen Bundesbahnen, ob ihrerseits ein Interesse vorhanden wäre, den Betrieb zu übernehmen. Diese lehnten jedoch höflich ab. Der Betrieb lag deshalb endgültig in der Hand der WEG, die auch die neuen Lokomotiven in Auftrag gab. Diese Gesellschaft verpflichtete sich, die Betriebskosten und allfällige Defizite zu übernehmen, entsprechend war sie an einem Gewinn beteiligt. Zentrum der Gesellschaft wurde Weinfelden, wo sich die Direktion befand und der Grossteil der Angestellten. Das blieb auch so bis zum unruhigen Ende der MThB im Jahre 2002.

Erst in der zweiten Jahreshälfte 1912 kamen neue eigene Lokomotiven zum Zuge und übernahmen die Leistungen der angemieteten Loks, womit diese wieder an die SBB zurückgingen.

Der erste Fahrplan wies sechs durchgehende Verbindungen Wil-Konstanz auf. Dazu kamen noch zwei Verbindungen Wil-Weinfelden und Konstanz-Weinfelden. 1913



Elegantes Bussnanger Viadukt mit 15 Bogenöffnungen zu 16,5 m. Länge ca. 277 m. Bauzeit nur 6 Monate.



Diese kolorierte Postkarte zeigt den Bahnhof Weinfelden im Jahr 1926.



Das alte Depot Weinfelden mit Turmmotiv deutscher Provenienz. Die Aufnahme stammt von 1968.