

Herausragend aus den vielen Dörfern ist für den heutigen Eisenbahninteressierten der Name Bussnang, Hauptstandort des Eisenbahnbaus in der Schweiz mit der Firma Stadler unter ihrem Patron Peter Spuler.

Das kleine Bussnang hat in dieser Hinsicht das grosse Winterthur mit der SLM abgelöst und die Firma elte bis heute von Erfolg zu Erfolg.

Die Traktion mit Dampf erhielt ab 1910, spätestens jedoch ab 1920, heftig Konkurrenz durch die zunehmenden Elektrifizierungen vor allem in der Schweiz bei SBB, BLS, RhB und weiteren Bahngesellschaften. Die schlechten Erfahrungen der Schweiz mit der Verfügbarkeit, der Qualität und den erfolgten massiven Preissteigerungen der benötigten Kohle im Krieg, die fast ausnahmslos aus dem Ausland kam, waren Antrieb für einen breit angelegten Ausbau dieser neuen Technik, die durch unsere eigene Wasserkraft das Land unabhängig vom Ausland machen sollte. Zusammen mit der Stromerzeugung gaben diese Umstel-

lungen in den 1920er-Jahren der Wirtschaft grosse Impulse. Die Schweizer Elektrofirmen wurden dadurch gleichzeitig mit deutschen Werken für lange Zeit führend in Technik, Anwendung und Vermarktung dieser neuen Betriebsart.

Eine Umstellung der MThB auf elektrischen Betrieb wurde jedoch nicht in Erwägung gezogen.

Dies wäre spätestens an den massiven Kosten für das Überspannen der Strecke mit Fahrdrabt sowie alle dazugehörenden Apparaturen und Installationen sowie der Anschaffung von neuen Triebfahrzeugen gescheitert. Ende der 1920er-Jahre folgte dann die grosse Weltwirtschaftskrise, womit dieser Traum offensichtlich auf absehbar lange Zeit sowieso ausgeträumt war. So «fuhrwerken» die vorhandenen Dampflokomotiven noch weitere Jahrzehnte mehr schlecht als recht, und die Bahngesellschaft kämpfte sich durch die Unbill der wirtschaftlichen Entwicklung dieser Krisen- und nachfolgenden Kriegsjahre.

Durch den nach dem Ersten Weltkrieg stark zunehmenden motorisierten Verkehr auf den Strassen etablierte sich ein neuer mächtiger Konkurrent für alle spurgebundenen Verkehrsträger.

## Der Dieselmotor

Ein kleiner Hoffnungsschimmer erschien am Horizont, als in den beiden Jahrzehnten nach dem Ersten Weltkrieg der Benzinmotor und der Dieselantrieb als Alternative zum Dampf weltweit Aufsehen erregte. Bereits 1926 wurde mit einem zweiachsigen Benzintriebwagen der Waggonbau Maschinen AG in Görlitz/Sachsen (WUMAG) Testfahrten auf der MThB unternommen. Weitere Testfahrten folgten 1931 mit dem BCFm 2/4 Nr. 32 der Bodensee-Toggenburg-Bahn sowie später einem VT 62 der Bundesbahn Österreich mit speziellem Laufwerk und Pneurädern. Alle diese Versuche verliefen noch im Sand, die Motoren waren für die anspruchsvollen Strecken zu schwach. 1938 entschied die Direktion, mit einem deutschen Benzintriebwagen von Waggonbau Maschinen AG Görlitz der hohenzollerischen Landesbahn weitere Testfahrten zu machen. Diese Bahn war ebenfalls durch die WEG erstellt und betrieben worden. Dieser Triebwagen hat scheinbar besser überzeugt. Die weniger arbeitsintensive, rationellere und «saubere» Betriebsführung gab dann schliesslich Anlass, zwei Triebwagen in Deutschland in Auftrag zu geben. Dies allerdings erst nach Beginn des Krieges. Bei allem massgebend waren natürlich auch hier die Verbindungen der WEG zu den deutschen Bahngesellschaften und Herstellerwerken. Erst 1941/42, also während des Zweiten Weltkriegs, erschienen dann die bestellten Dieselmotoren der bekannten Waggonbaufabrik Wismar (bekannt durch den Wismarer Schienenbus). Wobei viele Komponenten in der Schweiz hergestellt und auch endmontiert wurden, u.a. der Dieselmotor von Saurer Arbon, Getriebe der SLM und die Drehgestelle von SIG Neuhausen.

1947 gastierte sogar der Autorail SNCF Nr. 5204 probehalber für vier Tage auf der Bahn. Die Anschaffung weiterer Dieselmotoren ABDM 2/4 erfolgte dann aber erst 1951 bis 1954 durch Schindler in Pratteln mit Dieselmotoren von Saurer. Es folgte also nach 1941 über viele Jahre ein in der Schweiz einzigartiges Nebeneinander der Dampf- und Dieselmotoren bis 1965. Lange

Foto: Milan Krebs



Architektur-Highlight Bahnhof Konstanz: Der Turm wurde dem Palazzo Vecchio in Florenz nachempfunden.