



Tobel-Affeltrangen, standardisiertes Bahnhofsgebäude für die meisten Stationen der MThB.



Architektonisches Kleinod: das Bahnhofsgebäude Emmishofen-Kreuzlingen, heute Kreuzlingen.

Zeit später, im Jahre 1996, lieferte dann Städler Bussnang die bekannten Diesel-GTW Bm 2/6 671-673. Letztere waren ausschliesslich für die von der MThB übernommene Betriebsführung der Strecke Radolfzell–Stockach, dem «Seehäsle», bestimmt. Diese waren leider mit Kinderkrankheiten belastet.

Der Güterverkehr blieb ausschliesslich der Dampftraktion vorbehalten. In erster Linie ging es um den Transport landwirtschaftlicher Produkte wie Getreide, Obst, Tiere und Gemüse. Der Personenverkehr wurde im Normalfall zur Sache der Dieselloktrikwagen.

Zu erwähnen ist noch, dass der Vertrag der WEG, der 1932 ausgelaufen wäre, bereits 1930 durch die Rechtsnachfolger Vereinigte Kleinbahnen AG (VKA) mit Sitz in

Frankfurt am Main für weitere 20 Jahre verlängert wurde. Erst 1950 wurde dann die MThB finanziell endgültig unabhängig. Der Kanton übernahm die Aktienmehrheit. Den Vertrag mit der VKA löste man Ende 1949 vorzeitig auf. Diese und die WEG hatten seit 1912 viel Geld in das Unternehmen gesteckt ohne nachhaltigen Erfolg.

Der Dienst im Zweiten Weltkrieg 1939 bis 1945

In der Anfangszeit des Krieges bis 1942 nahm der Güterverkehr noch eher zu, sackte später ab und brach gegen Schluss ein.

Da im Krieg der Transport von Kohle über den Rheinhafen Basel über längere Zeit unterbrochen war, konnte die MThB solche Transporte über Konstanz übernehmen und über die MThB schleppen, von wo

sie dann weiter in die Schweiz oder nach Italien gingen. Selbst Kriegsgefangene wurden von Konstanz via MThB an neue Auffanglager in Frankreich verschoben. Grundlast blieb aber immer der Transport landwirtschaftlicher Produkte aller Art.

In den Nachkriegsjahren stand die Aufrechterhaltung des Betriebs wieder mal auf Messers Schneide. Der Unterhalt der Anlagen blieb über längere Zeit auf das dringendst Nötige beschränkt. Die Auflösung der MThB und die Umstellung auf Busbetrieb lagen in der Luft. 1951 rettete eine verzweifelte Aktion v. on Bund, Kantonen und Gemeinden die Bahn vor dem Aus. 1952 findet sich dann doch eine Notiz in der Eisenbahnzeitschrift «Eisenbahn Amateur»:

«Es folgten dann doch viele Jahre mit immer grösserem Transportvolumen und besseren Rechnungsbchlüssen.»

Eine Spezialkommission erarbeitete 1953 einen Bericht über die zukünftige Betriebsart der Bahn.

Dieser kommt zum Schluss, dass der Dampfbetrieb endgültig aufzugeben sei und dass in Zukunft entweder mit reinem Diesel oder mit reiner elektrischer Traktion der Betrieb aufrechtzuerhalten sei. Von einem Bahnersatz durch Autobusse sei definitiv abzusehen.

Elektrifizierung

Mit dem Inkrafttreten eines neuen Eisenbahngesetzes von 1957 war vom Bund her eine umfassende Subventionierung der Bahnen möglich geworden. Damit konnte die nun dringend gewordene Umstellung auf elektrischen Betrieb in die Wege geleitet werden. Die vorhandenen Dampflokomotiven und die ersten beiden Weimarer Dieselloktrikwagen hatten vom Alter und dem Unterhalt her nur noch sehr begrenzte Lebenszeit vor sich. Die Thurgauer Stimmbürger stimmten am 22. Oktober 1957 einer entsprechenden Vorlage zu. Auch der Kanton St. Gallen und die Stadt Konstanz unterstützten das Vorhaben. Am 24. September 1965 konnte der elektrische Betrieb aufgenommen werden. Es war eine der letzten nennenswerten Elektrifikationen bestehender Bahnlinien in der Schweiz.

Fünf Exemplar ABDe 4/4-Triebwagen und zwei Steuerwagen waren in der Zwischenzeit bei der Schweizer Industrie in Auftrag gegeben und termingerecht abgeliefert worden. Dieser Kraftakt gab der Bahn neuen Schub. Die elektrischen Triebfahr-