

zeuge ermöglichten endlich grössere Lasten auf dem stark gewellten Parcours und vor allem einen wirtschaftlicheren Betrieb. Drei Tanklager entlang der Bahnlinie führten zu einer wesentlichen Steigerung des Gütervolumens. Dichtere Fahrplanangebote und bessere Anschlüsse wirkten sich langsam, aber stetig positiv auf den Personenverkehr aus. Die maximale Geschwindigkeit wurde auf 80, später dann auf 100 km/h hinaufgesetzt.

Um den gestiegenen Güterverkehr zu bewältigen, schaffte man sich 1969 eine Re 4/4<sup>II</sup> der Bauart SBB an mit der Nr. 21 und dem Namen «Thurgau».

#### Tochterunternehmen

Diese positiven Anzeichen führten dann in einer Vorwärtsstrategie dazu, Tochterunternehmen durch die Bahn zu gründen wie das Reisebüro Mittelthurgau AG (RMT), welches sich bald einen guten Namen machte. Dieses bot anfänglich Nostalgiefahrten mit der Ec 3/5 Nr. 3 und dem bekannten «Mostindienexpress» an, dieser mit speziell dafür angepassten historischen Wagen. Mit Panoramareisezugwagen des berühmten «Rheingold» der Deutschen Bundesbahn sowie später mit Wagen des ehemaligen Orientexpresses konnten Rundreisen in ganz Europa angeboten werden. Später kamen Schiffsreisen auf mitteleuropäischen Flüssen mit gehobenem Standard ins Programm.

Eine weiteres Tätigkeitsfeld tat sich scheinbar auf mit der Vermietung überzähliger Lokomotiven der ehemaligen DDR der Reihe E 42 nach der Wende. Gemeinsam mit der Südostbahn und dem RMT gründete man ein Unternehmen. Das ganze Geschäft lief unter der Firmenbezeichnung Lokoop AG mit Sitz in Weinfelden. Es wurden bis 20 Maschinen technisch auf den Schweizer Standard gebracht und dann im Güterverkehr in der Ostschweiz verwendet. Diese liefen unter der Bezeichnung Ae 476/477. Davon gingen auch zwei Stück an die Chemins de fer fribourgeois Gruyère–Fribourg–Morat (GFM). 1999 kamen noch vier Stück Re 4/4<sup>I</sup>, ehemals SBB, dazu. In der damaligen Euphorie beschaffte die MThB im Jahr 2000 zudem für Lokoop sechs Neubaulokomotiven von Bombardier Transportation im Leasingverfahren, die der deutschen Baureihe 145 entsprachen und als Re 486 651–656 liefen. Bereits 2001 stieg die SOB jedoch aus dem Geschäft aus.



Foto: Hans Thalmann

Die letzten Jahre vor der Elektrifikation: Ec 3/5 Nr. 1 abfahrbereit in Kreuzlingen Hafen am 9. März 1963.



Foto: Martin Bennet

Festzug zur Eröffnung des elektrischen Betriebs neben neuen ABDe 4/4 in Wil am 24. September 1965.



Foto: Martin Bennet

Auch der Diesel verabschiedet sich: ABDe 2/4 7–9 (Schindler) von 1951/54 neben ABDe 4/4 Nr. 11.