



Die Lokoop Ae 476 entstammen der früheren Baureihe 42 der ehemaligen Reichsbahn der DDR.

Erneuerung und Erweiterung des Betriebsnetzes

Bereits 1974 erfolgte der Ausbau der Gleis- und Sicherungsanlagen. Die Gleise wurden durchgehend auf Schienenprofil SBB I erneuert. Auf der Stammlinie entstanden zusätzliche Haltestellen und die Doppelpuspumpe Bernrain-Kreuzlingen nebst weiteren Ausbauten. Da wurde auch das Werkstätte- und Depotgebäude in Weinfelden erneuert. Ab da kam auch abschnittsweise der Streckenblock in Betrieb.

In Kooperation mit der Südostbahn verkehrten von 1885 bis 1993 ein «Konstanz-Rigi-Express» von Konstanz über Wil-Wattwil-Rapperswil nach Arth-Goldau.

Ab 1994 kam eine direkte Verbindung Weinfelden-Konstanz-Singen-Engen unter dem Namen «Seehas» zustande. Dies im Zuge eines neuen Konzepts Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Landkreis Konstanz zwischen Konstanz-Singen-Engen.

Zur Wiederinbetriebnahme der deutschen Linie Radolfzell-Stockach durch die MThB musste aus rechtlichen Gründen eine deutsche Tochtergesellschaft gegründet werden. Die Linie lief unter dem Namen «Seehäsle». 1996 eröffnete man dann den Betrieb dieser Linie unter der MThB mit den bereits erwähnten Dieselsetriebwagen GTW von Stadler neu.

Die von den SBB vernachlässigte Seelinie Schaffhausen-Kreuzlingen-Rorschach konnte ab Juni 1997 von der MThB versuchsweise für zehn Jahre in der Betriebsführung übernommen werden, gleichzeitig musste die Linie durch die MThB modernisiert werden. In dieses Vorhaben steckte

auch der Bund viel Geld. Als Folge dieser Übernahme ging auch der Pendelverkehr zwischen Kreuzlingen und Konstanz in die Verantwortung der MThB. Dieser Verkehr wurde über Jahre durch die SBB mit verschiedenen Fahrzeugen geführt, die wohl eher dem Eisenbahnfreund gefiel als den Passagieren.

Bereits um 1990, also noch in diesem expansiv ausgerichteten Zeitabschnitt, wurde die Idee verfolgt, das Streckennetz der Nordostschweiz unter eine Verwaltung zu stellen. Eine Regionalbahn Ostschweiz sollte entstehen, finanziert durch die SBB und zu

40% durch die MThB. Übrigens kreierte man damals den Namen «Thurbo» für diese neue Gesellschaft. Im November 2000 war es dann so weit, die Thurbo AG wurde gegründet. Der Sitz der Gesellschaft legte man nach Kreuzlingen. Es handelte sich jetzt jedoch praktisch nur noch um eine Tochter der SBB. Dieser forsch Aktivismus innerhalb von zehn Jahren konnte aus finanzieller Sicht ihrer von der MThB nicht verkraftet werden.

Der Abgesang

Das Ende der MThB war bereits 1999 vorzusehen. Die SBB Cargo entzog der MThB den Wagenladungsverkehr. Ein Grossteil des Erlöses aus dem Güterverkehr wurde ihr damit entzogen. Eine weitere Hieb- und Stichbrosch war die Ablehnung des Kredites durch die Stimmünger der Stadt Kreuzlingen zum Ausbau des Bahnhofs. Das hatte den Verlust von Vorinvestitionen der MThB in dieses Projekt zur Folge. Diese und weitere schlechte Nachrichten brachten der Bahn buchstäblich das Genick. Nach einer relativ guten, aktiven und mit vielen positiven und hoffnungsvollen Zukunftsperspektiven getragenen Periode erfolgte der Absturz.

Im Nachhinein kann man sich als Aussestehender des Gefülls nicht erwehren, dass die SBB diese Region unter ihre Fittiche nehmen wollten und ihnen dabei die



Mit den drei Bm 596-GTW nahm die MThB Jahrzehnte später erneut Dieselfahrzeuge in Betrieb.