

Verkehr «grünes Licht» für die höhere Geschwindigkeit.

In den 1930er-Jahren erfolgten dann die Experimente mit Dieseltriebwagen, und ab 1941 schliesslich die weitgehende Übernahme des Personennahverkehrs durch solche Fahrzeuge. Die Höchstgeschwindigkeit wurde für diese Dieseltriebwagen auf 70 km/h erhöht.

Damit erledigten die Dampfloks zum grössten Teil den doch umfangreicher gewordenen Güterverkehr bis zum endgültigen Abgang der Nr. 1, 2, 4 im Jahre 1965.

Der Güterverkehr wurde seit Beginn in erster Linie durch die Landwirtschaft alimentiert, da diese den Kanton bis zum heutigen Tag wirtschaftlich stark prägt. Die wichtigsten Transporte betrafen Getreide, Obst, Gemüse, Milch und Tiere. Später mussten neu erstellte Öltanklager an der Linie beliefert werden. Schliesslich kamen Kiestransporte dazu. Durch die guten Beziehungen der WEG und ihrer Nachfolgegesellschaft zu Industrie und Bergbau in Norddeutschland konnten auch Transportaufträge als Rohmaterialtransporte über Konstanz und die MThB hereingelegt werden.

Stetig im Einsatz waren die Loks für den Stückgutverkehr, welcher damals noch ein nicht wegzudenkendes Standbein des Güterverkehrs war. Während der beiden Kriegszeiten kamen zum Teil ungewöhnliche Aufträge zur Ausführung. Unter anderem musste Kohle transportiert werden für die Landesversorgung über Konstanz, oder es mussten Sanitätswagen mit Verwundeten aus Italien nach Deutschland verschoben werden und so fort.

Späteres Standbein waren Kieszüge unter anderem beim Autobahnbau, jedoch bereits mit elektrischen Fahrzeugen.

Spezielle Sonderzüge im Einsatz auf dem MThB-Netz

Im Personenzugsdienst der MThB wurden aus Deutschland Pilgerzüge nach Einsiedeln geführt. Später führten sie auch zunehmend Züge für Ausflugs- und Sonderfahrten aller Art. Zu den grossen Events gehörten die wiederkehrenden Transporte des Zirkus Knie-Zuges.

Was da abging, ist beispielsweise im «Eisenbahnamatheur» Nr. 5/1959 wie folgt beschrieben worden:

Anfang April wurde der Zirkus Knie auf folgende Weise von Weinfelden nach Kreuzlingen befördert: erster Zug 68 Achsen mit 720 t mit 5-Kuppler der DB-Baureihe 50 an der Spitze, eine MThB Ec 3/5 am Schluss und eine solche ungekuppelt zum Nachschieben, Weinfelden nach Berg. Zweiter Zug bis Berg in zwei Teilen geführt: zwei Ec 3/5 mit 32 Achsen, 360 t und eine Ec 3/5 mit 10 Achsen und 100 t. Es verkehrten die Lok 2, 3 und 4. Die Nr. 1 ist in Revision. Ab 1960 kämpften auch die Eb 3/5 im Verein mit Ec 3/5 mit diesem Zug. Die Regel war, dass der Knie-Zug entweder von Wil nach Weinfelden oder von Weinfelden nach Kreuzlingen verschoben werden musste. Ab 1960 befand sich meistens am Kopf des Zuges eine Eb 3/5, und zwei Ec 3/5 standen als Schublok am Schluss.

Nachfolgend noch ein kleines Detail zum Schmunzeln mit Blick auf den heutigen Perfektionismus: Es mussten immer mal

wieder Güterzüge auf den Rampen nach Berg während der Fahrt geteilt werden, da die Maschinen trotz Sander in Steigungen und Gleisbogen völlig «durchdrehen» bei nassen Schienen.

Bis die zusätzliche Ersatzlok da war und das Prozedere der Zugsteilung vollzogen war, waren auch bei dem nicht allzu strengen Fahrplan happige Verspätungen auf der eingleisigen Strecke vorprogrammiert. Glücklicherweise lebte man noch in einem etwas weniger perfektionierten Zeitalter. Ein Spektakel allerdings war es allewei für die zufälligen Zuschauer.

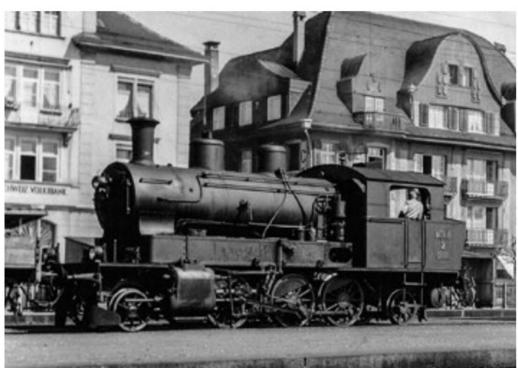
An den Maschinen hatte man in den Betriebsjahren keine grossen Veränderungen vorgenommen. Trotzdem sind einige spätere Einrichtungen und etwaige Versuche an ihnen wissenswert und spannend.

1925 montierte die MThB bei allen eine elektrische Beleuchtung, welche aus Akkumulatoren von der Dynamomaschine des erstfolgenden Wagens gespeist wurde. Die elektrische Beleuchtung blieb bis zum Schluss in Betrieb. Erst die Nr. 3 erhielt später ihre angestammten Petroleumlampen zurück.

Es heisst auch, dass die Lok Nr. 1 1933 auf Ölfeuerung umgestellt worden sein soll. Über diesen Umbau sind leider keine näheren Akten greifbar. Es war vermutlich ein Versuch, der zu dieser Zeit kaum nachhaltig war. Trotz scheinbar guten Ergebnissen soll die Ölfeuerung wieder ausgebaut worden sein. Im Übrigen sind zu dieser Zeit auch bei den SBB erste Versuche mit Ölfeuerung nach System Sprenger aktenkundig.



Aus den 30er-Jahren: Nr. 1, noch mit Glanzblechverkleidungen ...



... Nr. 2, schwarz ohne Filets und Revisionsdaten. Beide in Weinfelden.