

50 Jahre Elektrifikation Wil–Weinfelden–Kreuzlingen: Mittel-Thurgau-Bahn in neuem Glanz

Von Michael Mente



Am 25. Mai 1965 wurde der Fahrdrat auf der Strecke der einstigen Mittel-Thurgau-Bahn zum ersten Mal unter Strom gesetzt und am 24. September der elektrische Betrieb auf der Strecke Wil–Weinfelden–Konstanz mit einem Volksfest aufgenommen. 50 Jahre später ist die 2002 liquidierte MThB lebendiger unterwegs denn je: Pünktlich zum Elektrifikationsjubiläum präsentiert der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn der Öffentlichkeit den «schönsten Zug der Ostschweiz».

Thurgauer Wappen auf den Stirnseiten des tannengrün lackierten Zuges der einstigen Mittel-Thurgau-Bahn (MThB): Repräsentativ ist der elegante «Thurgauer Pendelzug», wie die Komposition unterdessen heisst, im zeitlosen Design der 1960er-Jahre auf den ersten Blick. Mit der Beflagung hat der Zug pünktlich zum Elektrifikationsjubiläum seiner einstigen Stammstrecke am 2. Mai 2015 den letzten Schliff erhalten.

Komfortable Nostalgie

Aber nicht nur Kosmetik, sondern ein eigentliches Lifting macht den Zug nun definitiv zum «schönsten Zug der Ostschweiz», wie der Verein Historische Mittel-Thurgau-Bahn stolz betont: Die Mannschaft des Industriewerks Olten hat dem Triebwagen Mitte April 2015 neue Polster und Sonnenstoren verpasst. Ein rollendes, aber auch einladendes Denkmal, das für Ausflugs-, Erlebnis- und neu auch Repräsentationsfahrten bereit steht.

Der Zug ist einerseits als Denkmal ein wichtiger Zeitzeuge. Vielen tönt er vertraut, riecht er vertraut; das Anfahrgeräusch, der hörbare Stufenschalter, selbst der Motorenöl-Duft, der sich auf dem Perron ausbreitet, weckt Erinnerungen. Zwar waren die Fahrzeuge zuletzt in den damals Aufsehen erregenden Farben des «Seehas» grenzüberschreitend unterwegs, doch ist das Tannengrün des Triebwagens aus seiner Anfangszeit noch vielen ebenso vertraut.

Flagge zeigen

Andererseits ist das Schmuckstück ein Identitätsträger höchster Güte und damit auch Zeitreisender, wie die Aufarbeitung für moderne Reisebedürfnisse zeigt. Die Auffrischung der «inneren Werte» und die Beflagung waren der Schlusspunkt einer gut fünf Jahre dauernden Aufarbeitungsphase unter der Leitung von Ruedi Signer, Vizepräsident des Vereins. Getragen vom Willen, den Triebwagen ABDe 4/4 Nr. 12 «Weinfeld» nach 4.5 Millionen Kilometer Aktivdienst nach der Liquidation der MThB für die Öffentlichkeit als fahrtüchtiges Denkmal zu erhalten, ist das Fahrzeug seit 2012 mit einem dazu passenden Steuerwagen wieder in Betrieb und hat bereits einige Ausflugsfahrten erfolgreich absolviert. Viele Thurgauer Hände, unter anderem Maler-Lehrlinge, haben ehrenamtlich und freiwillig angepackt, finanzielle Zuwendungen, Naturalleistungen und Materialspenden lokaler Firmen haben es ermöglicht, dass die Komposition schweizweit eingesetzt werden kann.

Reisen und Erinnern

Damit ist der Thurgau wohl der einzige Kanton, der über einen eigenen Zug verfügt. Der Verein Historische MThB sieht sich in der Verpflichtung, das historische Erbe der einstigen MThB zu bewahren, die Fahrzeuge aber auch weiter zu entwickeln und Erlebnisse zu vermitteln. Neu bietet er sich mit seinem elektrischen Flaggsschiff auch als Botschafter des Thurgaus in der ganzen Schweiz an. So empfiehlt sich der Verein für Ausflugs- und Gesellschaftsfahrten aller Art und bietet seinerseits Reisen an.

Im Jubiläumsjahr steht im Herbst eine exklusive Zweitagesfahrt ins Wallis auf dem Programm. Die Elektrifizierung und den «Thurgauer Pendelzug» selbst feiert der Verein zusammen mit der Öffentlichkeit mit einem besonderen Anlass am 12. September 2015.

Das Elektrifikationsjubiläum

Man müsste sich heute wohl vieles wegdenken, hätten es die Thurgauer damals nicht geschafft, die 1911 eröffnete Strecke Wil–Weinfelden–Kreuzlingen–Konstanz als eine der letzten in der Schweiz endlich zu elektrifizieren. Der öffentliche (Bahn-)Verkehr im Thurgau boomt, die einstige Nebenbahnstrecke im mittleren Thurgau hat sich kontinuierlich zu einer regelrechten Hauptschlagader entwickelt. Das ist nicht selbstverständlich. Die Elektrifikation vor 50 Jahren schaffte dazu die Voraussetzungen. Als am 24. September 1965 der elektrische Betrieb aufgenommen worden war, atmete der mittlere Thurgau sprichwörtlich auf.

Der spät erfolgten Elektrifikation ging ein langjähriges Ringen voraus. Mehr als einmal wurde die Frage gestellt, ob man Betrieb und Strecke nicht besser aufgeben sollte, bis 1957 dank neuer Gesetzesgrundlagen zur Finanzierung endlich die Weichen gestellt werden konnten. Die MThB wickelte den Betrieb bis dahin mit einem in der Schweiz einmaligen Konzept ab: Den leichten Personenverkehr besorgten seit Ende der 1930er-Jahre Dieselmotorenwagen. Schwere Züge, Güterverkehr und andere Dienste wurden von Dampflokomotiven befördert.

Die Einführung des elektrischen Betriebs war ein Segen für die kleine Nebenbahn im Thurgau. Die folgende Zeit war durch Verkehrsanstieg und Verdichtung des Fahrplans geprägt. Besonders im Güterverkehr zeigte es sich, dass man in die Zukunft investiert hatte, denn im Transport von Massengütern wie Öl und Kies ist die Bahn der Strasse überlegen. Grosse Tanklager siedelten sich im Folgenden entlang der MThB-Strecke an.

Die Thurgauer Bahn konnte nun ihr Potential verstärkt nutzen, das sie mit dem Eingangstor Konstanz hatte. Die MThB entwickelte sich mit der Elektrifizierung fast sprunghaft zu einem modernen Bahnunternehmen und wurde von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Kantons getragen. Die Elektrifizierung und die darauf folgenden Investitionen waren wichtige Voraussetzungen für die Ausbauschritte, die ab den 1990er-Jahren erfolgten und schliesslich bis heute die Grundlage des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Ostschweiz sind.

Der Pendelzug

Die fünf, später sechs Triebwagen dieser Bauart bewährten sich und wurden auch als Güterzugmaschinen in Anspruch genommen. Man erinnert sich etwa an die schweren Ölzüge auf der MThB-Strecke, denen anfangs auch Triebwagen vorgespannt waren. Noch lange Jahre wurden den Personenzügen, die an jeder Station halten und anfahren mussten, bis an die Lastgrenze Güterwagen mitgegeben. Dass die Fahrzeuge so über die Jahre beansprucht ihre technischen Unpässlichkeiten aufwiesen, wurde ihnen nachgesehen. Mit der Einführung des «Seehas» und der Übernahme der Seelinie wurde ihr Einsatzhorizont sogar noch einmal gründlich erweitert.

Nach der endgültigen Liquidierung der einstigen MThB überliess das nachfolgende Bahnunternehmen Turbo den Triebwagen ABDe 4/4 Nr. 12 dem Verein Historische MThB. Dieser hatte bereits den «Mostindien-Express» sowie weitere Fahrzeuge der einstigen Thurgauer Bahn in seiner Obhut. In den Jahren 2007 bis 2011 gelang es, den Triebwagen wieder fahrtüchtig zu machen. Auf der Suche nach einem passenden Steuerwagen wurde man mit dem BDt 205 von der BLS fündig. Dieser Wagen wurde entsprechend restauriert und lackiert und bildet mit dem Triebwagen eine einsatzfähige Einheit. 2015 erfolgten eine Innensanierung des ABDe und die Beflaggung. Insgesamt können Gruppen bis maximal 99 Personen befördert und dank eingebauten Kaffeemaschinen, Kühlschränken und Backöfen durch ein eingespieltes Gastro-Team verpflegt werden.



www.fluegelrad-tg.ch

Buchtipp: Michael Mente: Von der MThB zur Turbo: 100 Jahre Geschichte und Geschichten über die Bahn im mittleren Thurgau – Begleitet von den Erzählungen eines Kulturdenkmals unter Dampf. Verlag Flügelrad, Weinfelden 2013, ISBN 978-3-033-03961-2.