

Der Bau der Mittel-Thurgau-Bahn.

Nachdem die zwischen der Mittel-Thurgau-Bahn-Gesellschaft und der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft über den Bau und die Ausrüstung der Bahn abgeschlossenen Verträge durch die Genehmigung des Finanzausweises seitens des Bundesrates und des Großen Rates des Kantons Thurgau Rechtskraft erlangt hatten, richtete die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft sofort in Weinfelden, dem Mittelpunkt der Strecke, das Bureau für ihre Bauleitung ein. Unmittelbar darauf erfolgte vom Hauptbureau Weinfelden aus die Organisation der Sektionsbureaux in Wil, Weinfelden und Emmishofen und man trat in die Bearbeitung des den zuständigen Behörden vorzulegenden allgemeinen Bauprojektes sowie der Ausführungs- und Detailpläne ein. Nebenher ging die Absteckung der Linie und, soweit erforderlich, der wichtigeren Bauobjekte. Diese vorbereitenden Arbeiten wurden so gefördert, daß in Emmishofen und Tägerwilen am 18. März 1909 die erste Planaufgabe erfolgen konnte. Ihren Abschluß fand die Planaufgabe am 9. Aug. 1909 mit der Offenlegung des Teilstückes Bahnhof Weinfelden bis Gemarkungsgrenze Berg. Am 28. Mai 1909 erfolgte die Weiterleitung der offengelegten Pläne des Streckenabschnittes Tobel-Affeltrangen-Weinfelden an das Post- und Eisenbahndepartement in Bern. Am 21. Oktober 1909 gelangte als letztes das allgemeine Bauprojekt der Strecke Weinfelden-Berg in die Hände der Aufsichtsbehörde. Die Genehmigung der zuerst vorgelegten Pläne seitens des Bundesrates erfolgte am 8. September 1909; zuletzt wurde genehmigt das Teilstück Alterswilen-Emmishofen am 3. Mai 1910.

Am 9. Juli 1909 beauftragte der Verwaltungsrat die Grunderwerbskommission mit dem Grunderwerb auf dem Teilstück Weinfelden-Affeltrangen zu beginnen. Sofort nach Genehmigung des ersten Teilstückes des allgemeinen Bauprojektes wurden die Erdarbeiten in Angriff genommen. Der erste Spatenstich zum Bahnbau erfolgte am 10. September 1909 in der Niederung zwischen Weinfelden und der Thur ohne Aufsehen. Noch im Laufe des Septembers wurde an sechs weiteren Arbeitsstellen zwischen Affeltrangen und Weinfelden mit den Erdarbeiten begonnen und sieben Kunstbauten, darunter vier größere Objekte, wurden noch im Jahre 1909 fertiggestellt. 50—60 C00 Kubikmeter Erdarbeiten sind in diesem Jahr noch gefördert worden. Die eigentliche Baukampagne begann aber erst nach erfolgter Genehmigung der Pläne für die ganze Strecke im April und Mai 1910.

Schon Mitte Dezember 1909 mußten die Bauarbeiten wegen ungünstiger Witterung stark eingeschränkt und kurz darauf ganz eingestellt werden. Mit Eintritt der bessern Jahreszeit wurden zwischen Wil und Affeltrangen vier große Einschnitte in Angriff genommen und die Arbeiten an den den Winter über eingestellten Baustellen wieder aufgenommen. Am 2. April 1910 setzten die Arbeiten beim Bahnhof Kehlhof, zwischen Weinfelden und Unterhard und fast gleichzeitig in den tief eingeschnittenen Tobeln zwischen Weinfelden und Berg ein. Am 31. März 1910 wurde der Bau des großen Bußnanger Viaduktes in Angriff genommen. Nacheinander begannen dann die Arbeiten zwischen Berg und Siegershausen, im großen Einschnitt bei Lengwil und in den großen Einschnitten vor und hinter Tägerwilen. Im Sommer 1910 war die ganze Linie im vollsten Baubetrieb, einzelne Objekte waren vollständig fertig, verschiedene Einschnitte ausgehoben und schon mit Grün bekleidet. An allen Baustellen sah man intensives Arbeiten größerer Kompagnien Italiener.

Nicht günstig war der Sommer des Jahres 1910 den Bauarbeiten, der durch die große Hochwasserkatastrophe am 15. Juni vorigen Jahres eingeleitet wurde. Das Transportgerüst der Bauunternehmung über die Thur, das schon verschiedene nicht unbedeutende Hochwasser gut überstanden hatte, wurde in der Frühe des 15. Juni

weggeschwemmt. Diese Katastrophe äußerte sich vor allem in ihren indirekten Wirkungen auf die Baudisposition der Arbeiten am und beim Bußnanger Viadukt. Das gesamte Bahnmaterial für dieses Objekt, das ganz in massivem Stampfbeton ausgeführt wurde, mußte über die Thur mit dem kleinen Bauzug transportiert werden. Starkes häufiges Anschwellen der Thur verhinderte einen raschen Fortgang der Rekonstruktion des Gerüsts. So war es nicht mehr möglich, den Bußnanger Viadukt im Laufe des Sommers 1910 fertigzustellen, besonders weil ganz unerwartet schlechte Bodenverhältnisse am Viadukt dessen Fundierung sehr schwierig und zeitraubend gestalteten.

Die große Brücke über die Thur, die in Ausnützung des günstigen Wasserstandes im Winter 1909/10 zum Teil fundiert wurde, mußte infolge des Hochwassers umprojektiert und in einer vom ersten genehmigten Projekt stark abweichenden Konstruktion ausgeführt werden.

Der große Viadukt über das Buchtobel, unmittelbar hinter dem Bahnhof Kehlhof, ebenfalls eine Konstruktion in massivem Stampfbeton, für den das Material mittels Fuhrwerk von den Kiesgruben bei Weinfeldern hertransportiert werden mußte, wurde Ende Mai 1910 begonnen und binnen fünf Monaten, bis Ende Oktober 1910, fertiggestellt. In die Mitte des Oktobers fällt die Zeit der Aufnahme der Arbeiten am Viadukt bei Jakobshöhe, dessen Bauzeit insofern verhältnismäßig lang ist, weil 21/2 Wintermonate, während deren ein Arbeiten unmöglich war, zwischen Beginn und Fertigstellung lagen. Immerhin erforderte auch die Fertigstellung dieses Objektes im ganzen kaum fünf Monate, während die Herstellung des Viaduktes über den Saubach nur zirka vier Monate in Anspruch nahm.

Die Hochbauten wurden im Jahre 1910 beinahe sämtlich in Angriff genommen und konnten im Rohbau größtenteils im genannten Jahr noch fertiggestellt werden. Von den im ganzen rund 720 000 cbm Erdarbeiten waren etwa 500 000 cbm am 1. Januar 1911 gefördert.

Die restlichen Erdarbeiten, die vom Vorjahr noch übrig gebliebenen Bauobjekte und Hochbauten wurden im Sommer dieses Jahres rechtzeitig vollends beendet.

Mit dem Vorstrecken des Oberbaues begann die Bauunternehmung beinahe zu gleicher Zeit in Wil und Weinfeldern in der zweiten Hälfte des Juli, so daß der Verwaltungsrat am 3. August schon von Wil nach Tobel und von Weinfeldern nach Kehlhof das Bahngleise mit Normalbahnwagen befahren konnte. Das Vorstrecken des Oberbaues ging verhältnismäßig rasch. Am 13. September konnte das Direktorium der Mittel-Thurgau-Bahn-Gesellschaft feststellen, daß von Wil bis Emmnishofen das Gleis durchgehend verlegt war.

Während des Vollbetriebes der Bauarbeiten konnten arbeitstäglich 3000 cbm Erdmassen und mehr gefördert werden, 1000 lfdm Streckengleis, machmal auch 1200 m wurden pro Tag verlegt, an reinen Arbeitslöhnen pro Tag über Fr. 5500 verausgabte.

Am Bußnanger Viadukt allein wurden täglich manchmal anderthalb bis zwei Eisenbahnwagen Zement verarbeitet.

Wie das Hochwasser und die nasse Witterung 1910 ein normales Fortschreiten der Bauarbeiten verhinderten, so machten der Bauleitung und Unternehmung die im Winter 1910/11 und im Frühjahr und Sommer 1911 aufgetretenen Rutschungen, die außerordentliche bauliche Maßnahmen erheischten, viel Arbeit.

Kurz vor der Station Bettwiesen rutschte ein 14 m tiefer gewaltiger Bahneinschnitt zu-erst auf einer Seite, dann auch auf der anderen Seite gegen den beinahe fertigen Bahnkörper. Schon etwas früher waren im Einschnitt bei Lengwil umfangreiche Rutschungen eingetreten, deren Behebung beinahe ein volles halbes Jahr in

Anspruch nahm. Hätten sich diese Rutschurigen einige Monate später gezeigt, d. h. hätte man den Einschnitt zwei oder drei Monate später in Angriff genommen, so wäre bei Hinzurechnung der sehr strengen Wintermonate die Fertigstellung des ganzen Unternehmens zum heutigen Tage unmöglich gewesen. Im Sommer ds. Js. trat ein Dammrutsch zwischen Oppikon und Bußnang ein, dessen Folgen nur durch eine Linienverlegung zu umgehen waren. Im Schalmentobel, ungefähr in der Mitte zwischen Weinfeldern und Kehlhof, bewegte sich eine gewaltige Dammmasse während mehrerer Monate talabwärts. Erst die Auffüllung des ganzen Tobels auf 5—10 m Höhe und ca. 50 m Länge brachte diese Bewegung zu Anfang August. ds. Js. zum Stillstand. Eine Reihe von kleineren Dammrutschungen und -Auspressungen und kleinere Einschnitttrutschungen wurden durch diese beinahe katastrophenartig auftretenden Erscheinungen vergessen. Es ging aber alles glücklich vorüber. Die Sicherungsmaßnahmen haben sich bewährt und es erübrigt noch einige wichtige Daten über die hauptsächlichen Bauobjekte zu geben.

An der Spitze sämtlicher Bauwerke steht, was die Größe des Objektes anbelangt, der Bußnanger Viadukt. Er setzt sich zusammen aus 15 Oeffnungen von je 16,5 m Lichtweite. Es ist nicht bloß das größte Objekt seiner Art in der ganzen Schweiz, es wird auch nur durch ganz wenige Beton-Viadukte in Deutschland und Oesterreich an Länge übertroffen. Die Höhe beträgt über der Talsohle durchschnittlich 15 m, die Fundamente stehen im allgemeinen über 8 m tief im Boden.

Genau 1 km vom Bußnanger Viadukt entfernt überschreitet die Bahn die Thur auf einer 48 m weiten Mittelloffnung und drei je 30 m weiten Flutöffnungen. Die Pfeiler, die in fester Moräne über 4 m tief unter der Flußsohle fundiert sind, sind in Beton ausgeführt.

Als weiteres großes Objekt muß der Viadukt über das Buchtobel genannt werden. Dieses Bauwerk, das aus vier korbboogenförmig, gewölbten Oeffnungen von je 24,6 m Lichtweite besteht, ist 23 m über Talsohle hoch und 110 m lang.

An vierter Stelle ist zu nennen der Viadukt über das Tobel bei Jakobshöhe. Seine Höhe beträgt 30 m über der Talsohle. Er besitzt vier gewölbte Oeffnungen von wieder 24,6 m Lichtweite und beidseits angehängten kleineren Oeffnungen von 10 und 8 m Weite; seine Gesamtlänge mißt 141,8 m. Er repräsentiert sich wohl als das kühnste und ästhetisch befriedigendste Bauwerk der ganzen Linie. An den Viadukt ist von der Gemeinde Kreuzlingen ein Fußgängersteg in Eisen und Holz angebracht, von dem aus man eine unvergleichlich schöne Aussicht genießt. 800 m nach diesem Bauwerk überschreitet die Mittel-Thurgau-Bahn wieder auf einer massiven gewölbten Betonbrücke im tief eingeschnittenen Tal das Tobel über den Saubach. Dieses Objekt ist über der Talsohle ungefähr 20 m hoch, seine Länge beträgt 125 m.

Es interessiert vielleicht zu erfahren, daß der Bau des Bußnanger Viaduktes 1/4 Mill. Franken gekostet hat.

Die Hochbauten wurden nach zwei verschiedenen Typen ausgeführt. Im größeren Typ befinden sich im Erdgeschoß drei Räume für den Dienstgebrauch und ein angebauter Güterschuppen, im Obergeschoß sind vier Wohnräume für den Stationsvorstand. Der kleinere Typ enthält nur Dienstraum, Warteraum und Güterraum.

Von früh morgens bis spät abends hörten wir noch bis in die letzten Wochen und Tage das Pfeifen der Baulokomotiven.

Fast sämtliche Arbeiten wurden von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in eigener Regie ausgeführt. Intensive Arbeit aller machte es möglich, das Unternehmen zum heutigen Tage fertigzustellen und die Bahn dem öffentlichen Verkehr zu übergeben.

Weinfelden - Wil und - Konstanz.

Die hübschen grünen Wagen der Mittel-Thurgau-Bahn, die heute die erste Fahrt auf ihrer Bestimmungslinie Wil-Konstanz und zurück machen, um zu fahren bis sie alt und ausrangiert durch andere ersetzt werden, bis.... weiß Gott, ob einmal andere Verkehrsmittel die Eisenbahnen zu verdrängen vermögen.... grün werden sie noch im Alter bleiben, als ein Wahrzeichen der grünen thurgauischen Landschaft, die sie zum größten Teil durchlaufen, denn nicht ein Tunnel und nicht eine Gallerie sind auf der ganzen Linie vorhanden, um sie in Rauch und Ruß zu baden und zu schwärzen. Durch wild-romantische Täler und Schluchten und hinauf in die Region der kahl-trotzigen Berghäupter und der schimmernden Gletscher, was man heute vielfach als besondere Merkmale einer schönen Bahn hervorheben zu müssen meint, führt sie nicht, die Mittel-Thurgau-Bahn, aber durch eine Landschaft voll sanfter Linien und weicher Farben und voll üppiger, von emsiger Arbeit sorgfältig gepflegten Fruchtbarkeit. Durch einen Garten geht sie von einem Ende zum andern, in welchem die Dörfer aus Obstbaumwäldern verträumt blinken in gesättigter Frohlaune. Und ein Seegemälde bietet sie dem Wanderer zum Abschluß als Geschenk, wie ihm wenige zur Seite zu stellen sind. Wäre das alles so wenig? — Voraus geht der Mittel-Thurgau-Bahn keine Reklamen-Berühmtheit, eine wohlberechtigte echte dürfte ihr aber erstehen!

Weinfelden, der Direktionssitz der M. T. B. und so ziemlich genau in ihrer Mitte gelegen, zugleich am Kreuzungspunkt der Hauptlinie Winterthur-Romanshorn, sei Ausgangsstation unserer Fest-Fahrt. Das alte Winveldun, seit Jahrhunderten schon der Marktort eines weiten Umkreises steht heute feierlich und bekränzt da wie ein Bräutigam. Die neue Bahn bringt ihm die Braut, die Landschaft von Nord und Süd wieder ein Stück näher, ja schafft die letzte Trennung weg und stellt sie eng nebeneinander in die besten unauflöslichsten Beziehungen. Dazu hat es sich nicht nur äußerlich bekränzt, sein Haus ist vergrößert und verschönert. Der gemeinsame Bahnhof ist zu einer großen Anlage umgebaut und hinter dem neuen Güterschuppen grüßt dem ausfahrenden Zug eine, gleichsam mit diesen Erweiterungen aufgewachsene, neue Häuserreihe herüber. Andere neue Heime leuchten überall rund um die alte Dorfgrenze aus den Obstgärten hervor, als lebhaftes Zeichen stetigen Fortgedeihens und frischen Aufschwungs.

Kaum aus dem Bahnhof biegt der grüne M. T. B.-Zug in schöner Kurve nach links ab, und das Thurtal durchquerend, dem linksufrigen Hügelrücken zu. Die eiserne Thurbrücke und der kühne Beton-Viadukt bei Bußnang, das in der Mulde weich eingebettet daliegt, bilden die größten Hochbauten der Linie. Mit der beginnenden Steigung, die in einer großen doppelten Kurve gegen Oppikon und zurück nach Friltschen bis Märwil bezwungen wird, breitet sich ein weites Panorama des dörferbesäten Thurtales, von Sulgen bis Pfy, mit den gegenüberliegenden rebenbewachsenen und burgengeschmückten Höhenzügen des Thurbergs und des Seerückens als mächtigen Abschluß, vor den Blicken des Reisenden aus. Neben der Station Märwil, die am Süden des Dorfes in ihrem braungelben Schindelgewand und gut getroffenem Heimatschutzstil sich dem Dorfbild wie eine gute Bekannte anschmiegt, ist als erste Verkehrsförderung der Bahn schon eine große Genossenschaftsmosterei erstanden. Von Mär Märwil bis über Bettwiesen hinaus, mit der gemeinschaftlichen Station Tobel-Affeltrangen zwischen den gleichnamigen Dörfern und der kleinen Ortschaft Tägerschen zur Linken der Bahn, zeigt die Landschaft noch einen reinen landwirtschaftlichen Charakter. Die Dörfer liegen still und behaglich an kleinen Flüssen, und dunkle Wälder bedecken teilweise die Hügellehnen, zwischen welchen sich schöne Wiesenflächen ausdehnen. Nach

Bettwiesen öffnet sich gegen Süd-Westen das Murgtal mit den Kaminen und weitgestreckten Fabrikgebäuden des industriereichen Münchwilen und Sirnach in der Ferne, und, st. gallischen Boden betretend, gehts an Bronschhofen vorbei, in einem weiten Bogen schon der Endstation Wil zu.

Wil, die alte st. gallische Aebtestadt, ist daneben immer auch ein Bischofsthurgauisch; oder ein Stück des Thurgaus neigt in seinem wirtschaftlichen Leben stark zu ihr hin, wie man will. Jedenfalls werden sich diese Beziehungen durch die M. T. B. noch freundschaftlicher gestalten. Als die Hauptstadt des Toggenburgs war Wil von jeher gewerbereich und die großen Obst- und Viehmärkte haben für die sie umgebenden Gebiete die größte Bedeutung. Das Charakteristikum in der vornehmen Erscheinung gibt Wil aber der „Hof“ mit dem alten Aebtesitz, dessen „Aebtestube“ vor wenigen Jahren renoviert wurde. Landschaftlich beherrscht Wil weithin die vor ihr sich ausbreitende Thurebene nach Süden und Osten, wohin sich auch ein prächtiger Ausblick nach der Säntisgruppe, den Churfürsten und den dahinter sich erhebenden Bündner- und Glarnerbergen öffnet.

Von Weinfelden nach Norden hat die M. T. B. sofort die mühsame Auffahrt zur Höhe des Ottenberges, östlich von Berg, zu bewältigen. Pustend und keuchend bewegt sich die Lokomotive durch Rebberge und Wiesenland, an der Station Kehlhof (gemeinsam für Mauren und den untern Teil von Berg) vorbei, während den Wanderer am Fenster dieser Teil der Fahrt gewiß nicht ermüdet. Ein unendliches Panorama von größter Mannigfaltigkeit und Schönheit bietet sich ihm dar. Ueber den grünen weiten Garten des Thurtals bis Amriswil und Neukirch hinauf, mit seinen Dörfern, Schlössern und Türmen, schweift der Blick nach allen Seiten weit ins Hinterland, die Säntisgruppe ragt weiß, mächtig und stolz in den tiefblauen Novemberhimmel hinein, und ihm zur Linken und Rechten reiht sich ein gewaltiges Gefolge an: Die Allgäuer und die Vorarlberger Höhen, die Churfürsten, Bündner-, Glarner- und sogar ein Teil der Berner Alpen. Ein ganz seltener Ausblick voll Farbenpracht und milder Majestät. In einem großen Bogen wendet sich die Linie auf der Höhe der Station Berg am Nordende des Dorfes zu und weiter durch Wiesen und Obstbaumland und prächtige Wälder in Form eines großen S über das mäßig geneigte nördliche Plateau des Ottenbergs, an Siegershausen vorbei, zum Abstieg nach Lengwil und dem Bodensee.

Und hier, gerade ob der Station Lengwil, wie der Zug in einem tiefen Einschnitt aus dem Wald fährt, folgt die größte Ueberraschung: Eine wunderbare Aussicht auf den Boden- und Untersee. Ein Juwel unter den Landschaftsbildern: Die hellblauen Fluten des Sees spiegeln die dunklere Himmelsfarbe, hellgrün liegen die Fluren vor uns und dunkelgrün ordnen sich Kulisse an Kulisse die jenseitigen Hügelzüge bis weit hinein ins Badische und Württembergische; an den Ufern und Flüssen und Lehnen und Höhen leuchten und winken Dörfer und Villen und Burgen, und alles erscheint wie um einen Mittelpunkt konzentriert, um die zu Füßen als ein Stadtbild erscheinenden schweizerischen Dörfer Tägerwil, Emmishofen, Kreuzlingen und die Stadt Konstanz. Und dieses herrliche Bild wechselt und bleibt während der letzten 9 Kilometer, die die Bahn, wieder eine große Kurve beschreibend, nach der Gemeinschaftsstation Emmishofen-Kreuzlingen zurücklegt. An eigenen Bauwerken liegen auf dieser Strecke die zwei großen Betonviadukte Jakobshöhe und Sauloch, die Stationen Bernrain und Tägerwil-Oberstraß, dazu in allernächster Nähe der Linie die Sommerresidenz des Grafen Zeppelin, Giersberg, und äußerst schön zu sehen das romantische Schloß Castel. Von Emmishofen nach Konstanz wird die M. T. B. auf die S. B. B.-Linie geführt.

Ueber die Bedeutung von Emmishofen-Kreuzlingen-Konstanz wäre viel zu schreiben. Wie gesagt, ein Stadtbild, zieht sich jedoch zwischen ihnen eine Landesgrenze. Was

solche im allgemeinen für Unannehmlichkeiten mit sich bringen, suchen gutnachbarliche Beziehungen nicht empfinden zu lassen. Die „Stadt“ heißt Konstanz einfach auch in den schweizerischen Dörfern weitherum. Am Werktag flutet ein intensiver Verkehr stadt- und landwärts und am Sonntag gibts gegenseitige Vergnügungs- und Erholungsbesuche. Die schweizerischen Grenzbewohner hören gerne die Regimentsmusik oder sehen sich die alten und neuen Sehenswürdigkeiten der „Stadt“ an, während ihre Bewohner aus der Enge gegen die Höhen bis Berg pilgern und an den schon geschilderten Landschaftsbildern sich schadlos halten. Und durch die Bequemlichkeit, die die M. T. B. bietet, werden sich diese Beziehungen ins vielfache steigern. Das hoffen wir

Erweiterungsbauten auf den Gemeinschaftsstationen.

./Der Bau der Mittelthurgaubahn hatte auch große Erweiterungen und Umwälzungen der beteiligten Stationen Wil, Weinfelden, Emmishofen und Konstanz zur Folge. Die Anlagen im Bahnhof W il mußten auch speziell wegen der Erstellung der Doppelspur Winterthur-St. Gallen und mit Rücksicht auf die sonst bestehenden engen Platzverhältnisse eine Erweiterung erfahren. Aehnliche Verhältnisse lagen in Konstanz vor, wo der bestehende Bahnhof schon seit Jahren zu klein ist. Trotz der seit längerer Zeit auftauchenden verschiedenen Millionenprojekte konnte aber hier eine definitive Lösung noch nicht gefunden werden. Das neueste Projekt soll die vollständige Verlegung des Güterbahnhofes nach Petershausen vorsehen. Vorläufig sind für die Einführung der Mittelthurgaubahn keine speziellen Erweiterungen ausgeführt worden.

In Emmishofen und Weinfelden wurden im Laufe des Sommers nur für die Einführung der neuen Bahn größere Bauten durchgeführt. Die Erweiterung von Emmishofen mit einem Kostenaufwand von ca. 375 000 Franken inkl. Expropriationen und Stellwerkanlage war gegenüber Weinfelden verhältnismäßig einfach. Es wurden auf der entgegengesetzten Seite des Stationsgebäudes durch Inanspruchnahme eines Parallelstreifens vom Gut des Herrn Dr. Binswanger zwei weitere Parallelgeleise erstellt, die dann eine Vermehrung der Ausweichungen von 10 auf 16 bedingten. Ob eine spätere Vermehrung der Freiladegleise eintreten muß, wird der zukünftige Verkehr der Mittelthurgaubahn lehren. Vorsorgliche Landerwerbungen sind für diesen Zweck schon seit Jahren gemacht worden. Auf der Seite gegen Kreuzlingen wurde entgegen dem Wunsche der Gemeinden Kreuzlingen und Emmishofen der sehr gefährliche Niveauübergang in der Fortsetzung der Gartenstraße aufgehoben. Hoffentlich wird mau sich mit der Tatsache der Aufhebung bald abfinden können, bedeutet doch der kleine Umweg über die Ueberfahrtsbrücke einen kaum nennenswerten Nachteil gegenüber den Gefahren für den Bahnbetrieb durch Fortbestehen dieses Ueberganges bei vermehrtem Zugsverkehr auf der Station. Zur Entlastung des frequentierten Niveauüberganges der Konstanzerstraße ist noch eine Personenunterführung von 2,40 m Breite projektiert. Die Ausführung derselben mußte leider verschiedener Umstände halber auf nächstes Jahr verschoben werden. Auch der Bau der definitiven Stellwerkanlage wird erst im kommenden Jahre erstellt und vorläufig nur die Signalanlage mit Verriegelung der vier Einfahrtsweichen in Betrieb genommen.

Ungleich schwieriger und größer waren die Erweiterungsbauten auf der Station Weinfelden, wo neben der Vergrößerung auch sämtliche alten Geleise verlegt oder umgebaut werden mußten, denn auf dieser Station mündet die neue Bahn in der westlichen Ecke ein und überkreuzt die Station, um dieselbe bei der Fabrik von Herrn Etter-Egloff wieder zu verlassen. Eine brauchbare Lösung für die Erweiterung konnte nur durch Verschiebung der Güter- und Freiladegleise mit Erstellung eines neuen

Güterschuppens gegen Westen gefunden werden. An eine nennenswerte Erweiterung und Vermehrung der Geleise vor dem Aufnahmsgebäude war mit Rücksicht auf die engen Platzverhältnisse zwischen Schützenhausstraße, flankiert von großen Fabriken, einerseits, dem Aufnahmsgebäude und den Wartmann'schen Häusern anderseits, nicht zu denken. Die ganze Erweiterung im Voranschlag von zirka 660000 Fr. wurde zum größten Teil diesen Sommer ausgeführt. Die Haupt-Unterbauarbeiten waren die Materialauffüllung von zirka 14 000 m³, die Verlängerung der Straßenunterführung bei km 59.100 um zirka 30 Meter und die Verschiebung der beiden Bahnbrücken über den Gießen. Das Auffüllmaterial wurde in den Monaten Mai, Juni und Juli mit Materialzügen aus der Kiesgrube Oberau geholt. Die schwierigste und heikelste Aufgabe für die Bahnverwaltung war die Legung des gesamten Oberbaues während des Bahnbetriebes, das heißt ohne den Zugverkehr zu beeinträchtigen. Dies konnte nur durch Erstellung von verschiedenen Provisorien und durch Nacharbeit bewältigt werden. Glücklicherweise ist diese Arbeit ohne den geringsten Unfall vor sich gegangen. Die alte Anlage wies eine nutzbare Länge von zirka 2000 m Geleis mit 16 Ausweichungen und die neue eine solche von zirka 2900 m Geleis mit 30 Ausweichungen auf. Der Freiverladeplatz mit Zufahrten am Anfang und am Ende hat die respektable Länge von zirka 250 m. Der neue Güterschuppen mit zirka 400 m² Grundfläche, ungefähr doppelt so groß als der alte, wird dem Güterandrange, namentlich in Zeiten starken Herbstverkehrs, besser gewachsen sein. Die neue Rampe mit zirka 650 m² Rampe ist unseres Erachtens fast zu groß ausgefallen. Eine kürzere hätte es auch getan und der Freiverladeplatz wäre dadurch länger geworden. Die Eliminierung des östlichen Stumpens bedingt auch das

Verschwinden der schwarzen Bahngüterwagen und Fuhrwerke auf dem Platze vor dem Thurgauerhof. Wenn erst der alte Güterschuppen mit Rampe von der Bildfläche verschwunden sein wird, dann wird die Umgebung des Stationsgebäudes sich der zweiten Hauptstadt des Kantons Thurgau auch würdig zeigen. Nach der Inbetriebnahme der Mittelthurgaubahn und Abbruch des alten Schuppens werden die fünf Geleise vor dem Aufnahmsgebäude folgendermaßen benützt: Geleis I für die Züge nach Romanshorn, Geleis II für die Züge, die von beiden Seiten in Weinfelden überholt werden. Geleis III für die Züge nach Winterthur, Geleise IV und V sind für die Züge der Mittelthurgaubahn, die in Weinfelden gewöhnlich kreuzen, bestimmt. Zwischen den beiden Geleisgruppen ist ein Perron von zirka 200 m Länge und 6,5 m Breite angelegt. Der definitive Ausbau der Stellwerkanlage wurde auch hier wie in Emmishofen auf das kommende Jahr verschoben. Besondere Schwierigkeiten wird die Aufstellung des Stellwerkapparates bereiten, weil der Perron vor dem Aufnahmsgebäude sehr schmal ist. Jedenfalls muß die Aufstellung südlich vom Stationsgebäude erfolgen. Durch diese Erweiterung ist Weinfelden die größte Station auf der Thurtallinie zwischen Winterthur und Romanshorn geworden, ob auch der Verkehr Schritt halten wird, ist eine andere Frage, hoffen wir das beste. Die große Bautätigkeit längs den neuen Parallelstraßen hinter dem neuen Güterschuppen kann diesbezüglich als gutes Omen aufgefaßt werden.

(Reprint der Festnummer der Wiler Zeitung zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn, Wil, Dezember 1911)