

Zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn



Festnummer der Wiler Zeitung

Wil, Dezember 1911.

Zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

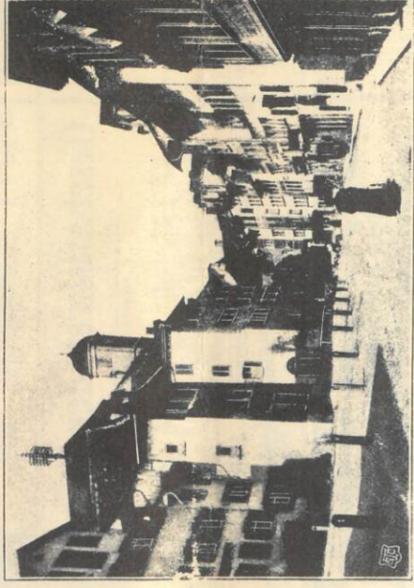
Die Schaufeln und die Pickel ruh'n;
Die harte Arbeit ist zu Ende;
Tollendet steht das Werk nun da,
Das vielumstriffne, langersehnte.
Wo einst in friedlich stiller Ruhe
Die Gäler, Hügel, Schluchten lagen,
Dehnt sich nun aus ein Schienenstrang,
Worauf in diesen Herbstestagen
Zum erstenmal das Dampfroß rollt.
Das walddeschmückte „Hinterland“,
Des schönen Untersees Gestade
Verbindet heut ein neues Band.
Die stolze „Wacht“ am schweb'schen Meere,
Die Stadt im alten Fürstenland,
Des Thurtals blüh'nde Metropole
Sie reichen sich die Bruderhand.

Zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

Die Eröffnung einer Bahnlinie ist für die betreffende Landesgegend ein hochwichtiges Ereignis. Noch leben viele unter uns, die dabei gewesen, als der erste Nordostbahnzug im Jahre 1855 von Zürich und Winterthur her das Thurtal hinauffuhr an den schönen Bodan und den Anbruch einer neuen Zeit verkündete. Die Welt hat seither ihr Gesicht gewaltig verändert, so daß die Alten kaum mehr alles begreifen und zu vielem, was die Neuzeit bringt, die Köpfe schütteln. Weitere Bahnen im Thurgau sind jener Stammlinie gefolgt, aber es waren meistens solche den Landesgrenzen entlang. Eine Querbahn durch den Thurgau, über den, Seegegend und Thurtal trennenden Querriegel des Ottenbergs und Seerückens ließ lange, leider allzulange auf sich warten. Doch auch hier nahte die Stunde der Erlösung. Das Projekt einer Bahn Wil-Weinfelden-Konstanz, die später Mittel-Thurgau-Bahn getauft wurde, nahm anfangs der 1890er Jahre greifbare Gestalt an. Aber gut Ding will Weile haben und weitere 20 Jahre verstrichen, bis das papierene Projekt zur Tat wurde. Die Geschichte des Bahnunternehmens ist in einem Artikel dieser Festnummer dargestellt. Thurgauische Zähigkeit und Ausdauer hat im Verein mit st. gallischer Einsicht und klugem Weitblick und dank des schönen Entgegenkommens der von alters her mit der Schweiz befreund-

große Teile unseres Kantons, des Nachbarkantons St. Gallen und für die Stadt Konstanz werden. Nicht ängstlich wollen wir abwägen, wer hüben oder drüben von ihr den größern Vorteil habe. Wir freuen uns alle, daß sie ins Leben tritt und daß sie einen edlen Wettstreit hervorruft zur Hebung der gewerblichen Produktion und des Güterauswechsels.

Dank den Männern allen, die freudig und opferungsvoll mitgearbeitet haben am Zustandekommen



Kirchgasse Wil.

des großen, schönen Werks. Ihr Andenken wird die Mit- und Nachwelt in Ehren halten. Dank auch den Insessoren und Arbeitern die mit ihrer aufreibenden

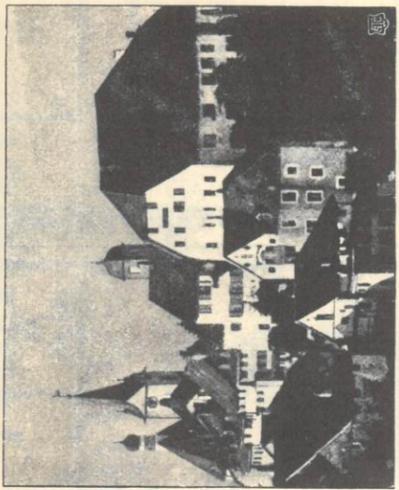


Die Schaufeln und die Pickel ruh'n;
 Die harte Arbeit ist zu Ende;
 Tollendet steht das Werk nun da,
 Das vielmustrifne, langersehnte.
 Wo einst in friedlich stiller Ruhe
 Die Gäler, Hügel, Schluchten lagen,
 Dehnt sich nun aus ein Schienenstrang,
 Worauf in diesen Herbstfestagen
 Zum erstenmal das Dampfrohr rollt.
 Das waldgeschmückte „Hinterland“,
 Des schönen Untersees Gestade
 Verbindet heut ein neues Band.
 Die stolze „Wacht“ am schweb'schen Meere,
 Die Stadt im alten Fürstenland,
 Des Thurtals blüh'nde Metropole
 Sie reichen sich die Bruderhand.
 Und all' die Orte gross und klein,
 Die dieser Eisenstrang berührt:
 Sie haben durch die Gat bezaesent,
 Dass Eintracht nur zum Ziele führt!
 Ein Dankeswort vorab den Männern,
 Die unentwegt und unverdrossen
 Sich dieses Werkes angenommen!
 So wurd' dem Lande erst erschlossen
 Für den Verkehr ein neuer Weg. —
 Mand' Hügel wurde überbrückt,
 Die Bäch' und Flüsse überbrückt,
 Und kühne Diadukte ragen
 Hin über Gäler, tiefe Schluchten.
 Und all dies mit vereinter Kraft,
 Schuf mit des Südens braunen Söhnen:
 „Westdeutsche Eisenbahngesellschaft“. —
 Pulsiert nun fürder reges Leben,
 Das Handel und den Wohlstand mehrt,
 Wird männiglich es froh bezeugen:
 Das war der großen Dpfer wert!
 Die Enkel werden einst uns danken
 Für diesen weiten, offenen Blick:
 Denn jeder Fortschritt, so er gut ist,
 Bringt einem Lande Segen, Glück. —
 So eil' denn hin nach Nord und Süd,
 Getreu dem wohl erwog'nen Plan.
 Aus frohem Herzen laßt es schallen:
 Glückauf der „Mittel-Thurgau-Bahn!“

F. Burgermeister, Weinfelden.

Reproduktion der Festnummer
 zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn

und Winterthur her das Thurtal hinauffuhr an den
 schönen Bodan und den Anbruch einer neuen Zeit
 verkündete. Die Welt hat seither ihr Gesicht gewaltig
 verändert, so daß die Alten kaum mehr alles be-
 greifen und zu vielem, was die Neuzeit bringt, die
 Köpfe schütteln. Weitere Bahnen im Thurgau sind jener
 Stammlinie gefolgt, aber es waren meistens solche den
 Landesgrenzen entlang. Eine Querbahn durch den Thur-
 gau, über den Seegengegend und Thurtal trennenden Quer-
 riegel des Ottenbergs und Seerückens ließ lange, leider
 allzulange auf sich warten. Doch auch hier nahe die
 Stunde der Erlösung. Das Projekt einer Bahn Wi-
 weinfelden-Konstanz, die später Mittel-Thurgau-Bahn
 getauft wurde, nahm anfangs der 1890er Jahre greif-
 bare Gestalt an. Aber gut Ding will Weile haben und
 weitere 20 Jahre verstrichen, bis das papierene Pro-
 jekt zur Tat wurde. Die Geschichte des Bahn-
 unternehmens ist in einem Artikel dieser Fest-
 nummer dargestellt. Thurgauische Zähigkeit und Aus-
 dauer hat im Verein mit st. gallischer Einsicht und
 klugem Weitblick und dank des schönen Entgegen-
 kommens der von alters her mit der Schweiz befreund-

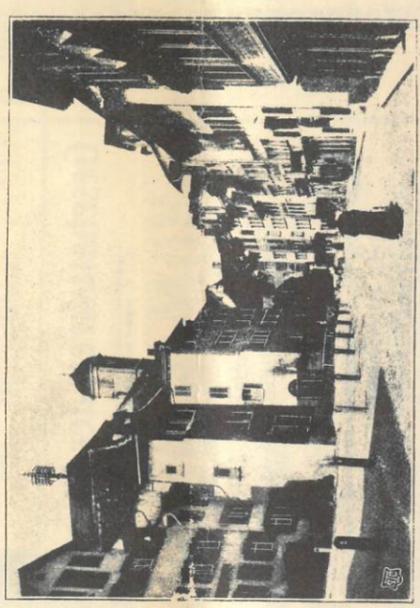


Oberstadt Wil

deten Stadt Konstanz die vielen Schwierigkeiten über-
 wunden, die dem großen Werk entgegenstanden. Nun
 steht es fertig vor uns. Die städte- und länd-
 verbindenden Schienen sind gelegt und bald ertönt der
 Pfiff der Lokomotive in Gegenden, die bisher fernab
 vom Eisenbahnverkehr in einer Art Dornröschenschlaf
 lagen. Die Mittel-Thurgau-Bahn war eine Verkehrs-
 politische Notwendigkeit. Die Bevölkerung der jetzt
 von der neuen Bahn durchzogenen Gegenden war zum
 Stillstand verurteilt. Stillstand aber ist Rückschritt. Die
 Bahn wird ihnen neuen Aufschwung frisch pulstierendes
 Leben bringen, regen Verkehr schaffen, wo bisher
 Stagnation herrschte. Das Sehnen vieler Gemeinden
 des Hinter- und Mittelthurgaus und des Bezirks Kreuz-
 lingen nach Bahnverbindung und Anschluß an den
 Weltverkehr ist aufs schönste in Erfüllung gegangen.
 Heller Jubel ertönt heute am festlichen Tage der Bahn-
 eröffnung im Herzen unseres Kantons, das zum Eisen-
 bahnknotenpunkt wird. Ein freudiges Echo findet er
 bei unsern lieben St. Galler Nachbarn und jenseits
 unserer Landesgrenze, in der „Stadt“, wie Konstanz
 in manchen thurgauischen Gegenden kurzweg bezeichnet
 wird.

Große Hoffnungen, hohe Erwartungen knüpfen sich
 an die Mittelthurgaubahn. Wenn vielleicht nicht alle
 Blüenträume reifen, so wird sie doch sicherlich viel
 Gutes bewirken und eine Quelle reichen Segens für

Dank den Männern allen, die freudig und auf-
 opferungsvoll mitgearbeitet haben am Zustandekommen



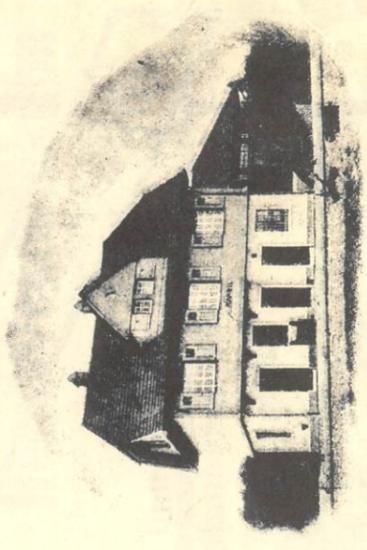
Kirchgasse Wil.

des großen, schönen Werks. Ihr Andenken wird die
 Mit- und Nachwelt in Ehren halten. Dank auch den
 Ingenieuren und Arbeitern, die mit ihrer aufreibenden
 geistigen und körperlichen Arbeit das Ganze zur glück-
 lichen Vollendung führten.

Vorwärts heißt die Losung, welche die Eröff-
 nung der Mittelthurgaubahn uns zuruft. Es gilt, die
 durch sie geschaffenen Entwicklungsmöglichkeiten sicher
 ins Auge zu fassen und zur Realisierung zu bringen.
 Möge über der Mittel-Thurgau-Bahn stets ein guter
 Stern leuchten!

Geschichte der Mittel-Thurgau-Bahn.

Von einer Bahn Wil—Weinfelden—Konstanz, als
 Fortsetzung der Toggenburger Bahn ins Thurtal und
 die Seegengegend, ist seit einigen Jahrzehnten die Rede.
 Ein Teil der Geschichte dieser Bahn, die jahrelang
 das Schmerzenskind unserer Gegend war, hat sich in
 aller Öffentlichkeit abgespielt. Der andere, noch inte-
 ressantere Teil findet sich in den Protokollen des
 Initiativkomitees, die von einer Unsumme von Arbeit,
 Ausdauer und Geduld Zeugnis ablegen, von berghohen
 Schwierigkeiten, die sich dem großen Werke in den
 Weg stellten und die vom Komitee unter der Ziel-



Stationsgebäude Märwil.

Herausgegeben 1986 durch die Stadt Wil
 anlässlich des 75-Jahr-Jubiläums der Mittel-Thurgau-Bahn

bewußten, nie ermattenden Führung von Herrn Nationalrat Dr. v. Streng überwunden wurden. Hunderte male mußte man in diesen zwei Jahrzehnten die Behauptung hören, daß die Bahn nicht zustande kommen werde. Bei vielen der Zweifler war der Wunsch der Vater des Gedankens. Aber das Initiativkomitee hat in allen den wechselnden Stadien das Banner des Optimismus entfaltet und dieser hat es ans ersehnte Ziel geführt.

Die Idee einer Bahnverbindung Wil—Weinfelden—Konstanz hat, als sie Ende der 80er Jahre auftauchte, bei den Behörden und der Bevölkerung dieser drei Gemeinwesen guten Boden gefunden. Im Auftrag der Gemeindebehörden von Wil und Weinfelden lud Herr Gemeindeamann Bornhauser, der die Wichtigkeit des Projektes gleich von Anfang an erkannte, die Vertreter der interessierten Gemeinden zur Besprechung der Frage der Erstellung einer Verbindungslinie Wil—Weinfelden—Konstanz auf den 11. August 1890 nach Kreuzlingen ein. Die von 64 Mann besuchte Versammlung begrüßte mit Begeisterung die Idee. Der Vertreter der Gemeinde Märtstetten opponierte nur dagegen, daß das Tracé schon zum vormeherein über Weinfelden festgelegt werde. Aus der regen Diskussion gingen folgende Beschlüsse hervor:

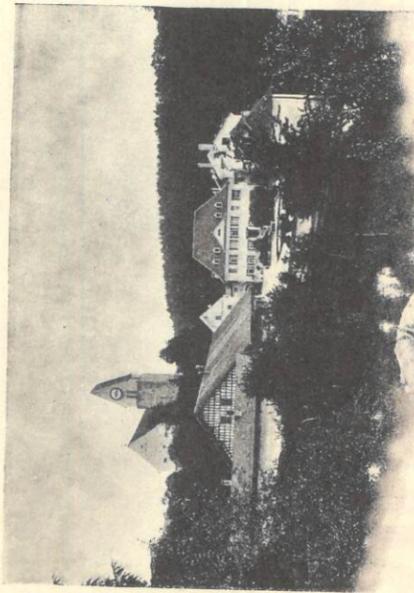
1. Die Erstellung einer Normalbahn Konstanz—Wil ist — unter möglichster Berücksichtigung der zwischenliegenden Gemeinden — allen Ernstes an Hand zu nehmen.

2. Das Initiativkomitee wird die nötigen Schritte zur Ausführung des Projektes tun und die diesbezüglichen Vorarbeiten auf Kosten der interessierten Gemeinden vornehmen lassen.

3. Das bisherige Initiativkomitee besteht aus neun Mitgliedern mit Selbstergänzungs- und Cooptationsrecht bis auf 15 Mitglieder. Die Städte Wil und Konstanz erhalten je zwei Vertreter.

Das Initiativkomitee machte sich sofort energisch an die Arbeit. Die engere Kommission desselben bestand aus den Herren Gerichtspräsident Dr. v. Streng in Sirmach, als Präsident, Oberbürgermeister Weber in Konstanz als Vizepräsident und Gemeindeamann Bannwart in Wil als Aktuar. Herr Dr. v. Streng demissionierte wegen Arbeitsüberhäufung im März 1891

als Präsident, blieb aber Komiteemitglied. Für ihn ergriff Herr Major Leumann-Melmer in Mattwil das Steueruder. Von 1899 an trat Herr Dr. v. Streng wieder an die Spitze des Initiativkomitees. Dieses ließ schon 1891 durch Ingenieur Ehrensperger in Winterthur ein allgemeines Projekt ausarbeiten. Für den Uebergang über die Nordostbahn kam ursprünglich neben Weinfelden noch Märtstetten in Betracht. Doch lehnte letztere Gemeinde einen Beitrag an die Vorstudien ab und so war Märtstetten ausgeschaltet. Weinfelden als zweiter Kantonshauptort, gewerbe- und industriereiche



Ansicht von Tobel

Gemeinde hätte bei seiner zentralen Lage sowieso nicht übergangen werden können. Ingenieur Ehrensperger dehnte seine Studien auch auf eine Schmalspurbahn aus. Doch hatte das Initiativkomitee ernstlich immer nur eine Normalbahn im Auge. Die Baukosten für eine Normalbahn berechnete er auf rund 5 Millionen Franken, für eine Schmalspurbahn auf zirka 2 Millionen Franken. Die Arbeiten des Herrn Ehrensperger wurden durch Oberingenieur Koller in Bern geprüft. Dieser lenkte die Aufmerksamkeit des Initiativkomitees auch auf eine Bahn über Sulgen nach Wil. Eine Versammlung in Berg opponierte dieser Linienführung, die

schnell von der Bildfläche verschwand, da die große Mehrheit des Initiativkomitees von ihr nichts wissen wollte. Mitte der 1890er Jahre interessierte sich der damalige „Nordostbahnkönig“ Guyer-Zeller für das Bahnprojekt. Das Initiativkomitee trat mit ihm in Führung, doch kam nichts dabei heraus. Bevor das Initiativkomitee mit Erfolg weiter arbeiten konnte, mußten die Eisenbahnverstaatlichung, die gesetzliche Regulierung des Tarifwesens der Bundesbahnen und der Entscheid über die Rickenfrage abgewartet werden. Mit der Eisenbahnverstaatlichung ging die Toggenburgerbahn an den Bund über, der sich auch zum Bau der Rickenbahn verpflichtete. So trat das Projekt Wil-Weinfelden-Konstanz aus dem Rahmen einer Lokalbahn hinaus in denjenigen einer Nebenbahn mit einem gewissen Transit nach dem oberr. Zürichsee und der Gotthardbahn. Mit der Rickenbahnfrage wurde dann das Bahnprojekt Romanshorn-St. Gallen-Wattwil, die spätere Bodensee-Toggenburgbahn, verknüpft. Vom Standpunkt des Projektes Wil-Weinfelden-Konstanz war die B.T.B. nicht besonders zu begrüßen, aber auch nicht zu bejammern, wie der Präsident des Initiativkomitees an einer Delegiertenversammlung in Weinfelden im Jahre 1901 konstatierte.

Schon 1899 hatte sich das Initiativkomitee mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln, deren damaliger weitsichtiger Direktor Mühlen dem Projekt große Sympathien entgegenbrachte, in Verbindung gesetzt. Am 14. November 1901 beschloß das Initiativkomitee, die Einreichung des Konzessionsgesuches auf Grund des von Ingenieur Ehrensperger ausgearbeiteten Projektes vorzubereiten und dem Bundesrat einzureichen. Durch Bundesbeschluß vom 19. Dezember 1902 erhielt das Initiativkomitee die Konzession vorbehalten, nachdem es einige Jahre vorher den Anschein gehabt, als wolle der Bund nach Uebergang zum Staatsbahnbetrieb keine Konzessionen für neue Privatbahnen mehr erteilen, sofern nur eine teilweise Konkurrenzierung der Bundesbahnen in Frage käme. Durch Beschluß des badischen Staatsministeriums vom 24. August 1903 erhielt das Initiativkomitee die Zusage, daß der Einführung der Bahn in den Bahnhof Konstanz kein Hindernis entgegenstehe. Die Haue hatte den rechten Stiel erhalten.

Geschäftskreis der Toggenburger Bank

in Wil.

Ausgabe von Inhaber- und Namenobligationen mit Semester- oder Jahrescoupons.

Ausgabe von Gutscheinen, Büchlein und Sparbüchsen der „Ersparnisanstalt Toggenburg“, mit Hypothekengeschäft.

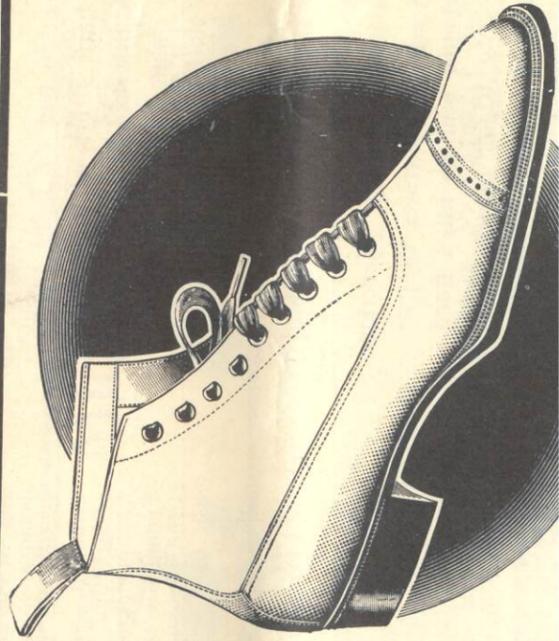
Eröffnung von Konto-Korrent-Rechnungen.

Diskonto und Inkasso von Wechseln, Checks, fälligen Titeln und Coupons auf die Schweiz und das Ausland.

Darleihen gegen Hinterlage und Bürgschaft.

Abgabe von Checks, Tratten und Kreditbriefen auf die bedeutenderen Plätze des In- und Auslandes.

Kauf und Verkauf von Wertpapieren.



Festnummer zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

Nachdem so die Wege für die Realisierung sich ebneten, arbeitete die Westdeutsche ein Spezialprojekt zu handlen der Bundesbehörde aus. Diese Pläne kosteten 55 000 Fr., wovon die Westdeutsche die eine Hälfte übernahm, die andere von den Gemeinden Wil Weinfelden und Konstanz getragen wurde. Eine Prüfung dieses Spezialprojektes durch die Herren Oberingenieur Dr. Moser in Zürich und Oberbaurat Kräuter in Karlsruhe ergab sehr befriedigende Resultate.

Das Schwierigste stand nun noch bevor: Die Beschaffung der Finanzen. Wesentlich erleichtert wurde diese durch die im Jahre 1906 erfolgte Annahme

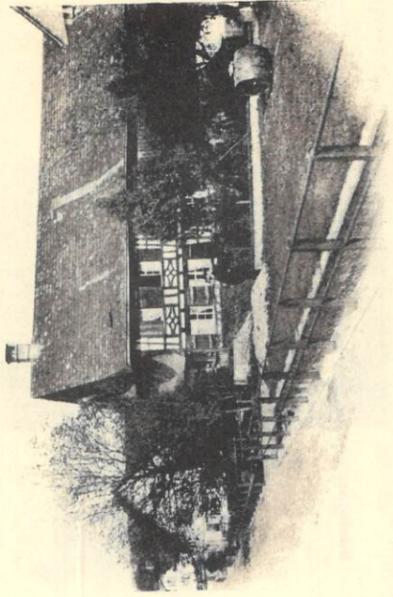
schließlich der Kosten für den Erwerb von Grund und Boden, auf 6 700 000 Fr. angesetzt. Von dieser Summe mußten Fr. 3 790 000 durch Aktienzeichnung beschafft werden. 3 Millionen übernahm die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft gegen hypothekarische Sicherstellung. Der Entscheid über Leben und Tod der Bahn lag bei den Gemeinden. Das Initiativkomitee gelangte, nachdem Präsident Dr. v. Streng in einer Versammlung der Gemeindevertreter vom 26. November 1906 mit vorbildlicher Klarheit die Situation auseinandergesetzt hatte, an die sämtlichen interessierten Gemeinden mit der Einladung, die Aktienzeichnungen ohne Verzug zu beschließen. Die Schlußnahmen der Gemeinden fielen mit wenigen Ausnahmen im Sinne des vom Komitee gemachten Verteilers aus, das Zustandekommen der Bahn war gesichert. Obenan stand als Großaktionär der Staat Thurgau mit 1 440 000 Fr., es folgten die Stadt Konstanz mit 700 000 Fr., die Gemeinden Wil und Weinfelden mit je 300 000 Fr., der Kanton St. Gallen mit 250 000 Fr., die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft mit 330 000 Fr. Der Rest des Aktienkapitals verteilt sich auf die übrigen an der Linie liegenden Gemeinden.

Der Vertrag, wonach die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Mittel-Thurgau-Bahn, wie Wil-Weinfelden-Konstanz von der Großratskommission zur Vorberatung der Subventionierung der Bahn getauft wurde, ist für 15 Jahre unkündbar. Nach 15 Jahren hat jeder Teil das Recht, die Fortsetzung des Vertrags um weitere 5 Jahre zu verlangen, unter den nämlichen Bedingungen.

Am 28. April 1908 konstituierte sich in Weinfelden die Aktiengesellschaft Mittelthurgaubahn. Das Initiativkomitee, welches seit 18 Jahren mit unermüdlichem Eifer das Projekt gefördert hatte, konnte mit Befriedigung dem neugewählten Verwaltungsrat Platz machen, an dessen Spitze verdientermaßen Herr Dr. v. Streng, der langjährige Präsident des Initiativkomitees, trat. Die endgültige Festsetzung des Tracés war Sache des neuen Verwaltungsrates. Von Mattwil, Birwinken und Illighausen ging eine Bewegung aus, die Linie über Kehlhof-Birwinken-Mattwil nach Illighausen-Lengwil anstatt Kehlhof-Berg-Siegershausen-Lengwil zu führen, doch lehnte der Verwaltungsrat

das Begehren ab. Der so wünschenswerte elektrische Betrieb der Bahn mußte aus finanziellen Gründen unterbleiben, da er neue Mittel erfordert hätte.

Die Inangriffnahme der Bauarbeiten durch die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft erfolgte am 10. September 1909 in der Thurmiederung. Die äußerst ungünstige Witterung des Jahres 1910 beeinflusste den Bahnbau ungünstig. Am 15. Juni 1910 riß das Hochwasser das Transportgerüst über die Thur weg, was eine Verzögerung der Bauarbeiten zur Folge hatte. Dagegen war diesen glücklicherweise der Sommer 1911



Ansicht von Bussnang

ausnahmsweise günstig. In der verhältnismäßig kurzen Zeit von etwas über zwei Jahren war die Bahn gebaut. Die Bahneröffnung, die in den Landgemeinden mit Sehnsucht erwartet wird, steht bevor. Der Mittel-Thurgau-Bahn ein herzliches

Glückwuns!



Gebr. Bernhard, Wil

Ausgedehnteste Obstbaumschulen. Ausgewähltes Sortiment in allen Baumschulartikeln. Preis- und Sortenverzeichnis gratis und franko.

Bouquet- und Kranzbinderei

mit Auswärtsversand

Samen-Handlung

Eigenrössische Samenkontrollfirma seit Bestand.

Telephon Nr. 30.

Die billigsten Preise

bei denkbar größter Auswahl, in nur prima Qualitäten bieten unbestritten die großen Warenmagazine

zur Stadt Mülhausen

obere Bahnhofstraße
M. Heß
Wil
Z. Bleichthal

Damenkleiderstoffe

Unterröcke

per Meter

per Stück



Mostereigebäude Märwil.

des neuen thurgauischen Eisenbahngesetzes, wonach die thurgauische Eisenbahnsabvention von 20 000 Fr. auf 40 000 Fr. pro Kilometer anstieg. Dem Initiativkomitee gelang es, einen Vertrag über Bau und Betrieb der normalspurigen Nebenbahn Wil-Weinfelden-Konstanz mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft abzuschließen. Auch diesen hochwichtigen Vertrag nahmen zwei Sachverständige, Nationalbankdirektor Kundert und Oberingenieur Moser unter die Lupe und hießen ihn in allen Teilen gut.

Nach diesem Verträge waren die Kosten für den Bau und die betriebsfertige Ausrüstung der Bahn, ein-

Weihnachten 1911

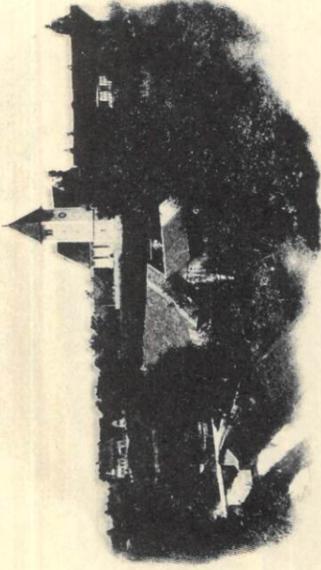
Wollwaren, Barchentwäsche, Weisswäsche, Filz-Hüte, Mützen, Strumpfwaren, Erstlingswäsche, Fantasie-, Haus-, Aermel- und Kleiderschürzen, schwarz und farbig, Linoleum, Wachtuch, Cocoswoll- und Jutenläufer, Tür- und Bettvorlagen, Leder- und Korbwaren, Glas-, Porzellan-, Steingut- und Haushaltungs-Artikel, Aluminium-, Blech- und Emailwaren, Spiegel, Lampen, Regenschirme, Spazierstöcke.

Große Spielwaren-Ausstellung

Christbaumzweige, Puppen, Kochherde, Stuben-, Eisenbahnen, Gewehre, Soldaten, Tischspielsachen, Spielzeug, etc.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Mittel-Thurgau-Bahn.

Es gab einst eine Zeit, wo sich fast der ganze Verkehr auf den von der Natur geschaffenen Wasserstraßen abspielte. Und dort, wo verschiedene solcher Wasserstraßen zusammentrafen, bot sich den Menschen der Urzeit die erste Gelegenheit zu den Anfängen des



Blick vom Bußmanger Viadukt auf Kirche Bußmang

Handels. Und diese Gelegenheit zum Erwerb durch den Handel mochte dann nach und nach eine größere Zahl von Menschen zu dauernden Ansiedelungen veranlassen. So entstanden die Ursitze der meisten unserer heute blühenden Marktzentren des Groß- und Kleinhandels.

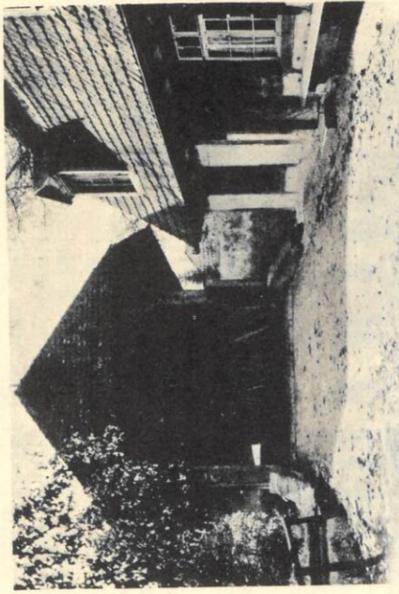
Festnummer zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

Derart mag auch die Kindheitsgeschichte des für die gesamte Ostschweiz wirtschaftshistorisch so bedeutsamen

Konstanz

des nördlichen Ausgangspunktes der Mittel-Thurgau-Bahn gewesen sein. Seine Lage an der großen mitteleuropäischen Wasserstraße des Rheines, an der Mündung zwischen Bodensee und Untersee, wo die beiden Ufer sich nahe berühren, mußte schon in frühesten Zeiten zu Handelsniederlassungen locken. Und bei der Unsicherheit der damaligen Zeit war eine kriegerische Befestigung eine notwendige Folge. Und als dann die Römer, diese ebenso genialen Weiterroberer wie Kolonisatoren ihre Legionen bis an den Rhein und weit darüber hinaus vorschoben, so wußten sie sofort mit ihrem großzügigen Blick den strategischen und wirtschaftlichen Wert dieses Platzes richtig einzuschätzen. Konstanz wurde ein Zentralplatz für römisches Militär und für römischen Handel. Und als das Christentum nach dem Sturze der Römerherrschaft bei den Alemannen hüben und drüben vom Rhein Ausbreitung fand, da erkannte auch die kirchliche Macht die Wichtigkeit dieses Punktes. Konstanz wurde Bischofssitz und blieb kirchlicher Vorort für den größten Teil der heutigen deutschen Schweiz durch zwölf volle Jahrhunderte, d. h. bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts. An den hohen kirchlichen Festen nun strömten die Leute aus weitem Umkreis zur kirchlichen Zentrale in Konstanz. Diese Gelegenheit benutzte die damalige Handelswelt, um ihre Waren an den Mann zu bringen. Im Anschluß an die kirchliche Meßfeier entstand so die weltliche Messe. Um die bischöfliche Pfalz herum schlugen die Händler ihre Marktbuden auf. Anfänglich kamen diese Händler von Fall zu Fall

nach Konstanz zur Messe. Nach und nach bauten sie aber ihre Meßbuden zu bleibenden Wohnstätten aus. So entstand im Schatten des bischöflichen Krummstabes die Marktstadt Konstanz. Die Folgezeit brachte ein außerordentliches Aufblühen von Handel und Gewerbe, welche im 15. Jahrhundert z. Z. des berühmten Konstanzer Konzils, den Höhepunkt erreicht haben dürften. Die unglückseligen Kriege mit den Eidgenossen, welche mit der gänzlichen Eroberung des Thurgaus



Portal der alten Holzbrücke bei Weintelden

und im Frieden zu Basel 1499 mit der Wegnahme der meisten einträglichen Rechte im Thurgau endeten, besiegelten das wirtschaftliche Schicksal der Stadt Konstanz. Seither wurde Konstanz nicht mehr zu den reichen Handelsemporien Süddeutschlands

Die Spagen pfeifen es vom Dache	damit man	Damen-Konfektion Mädchen-Konfektion Mädchen-Kleider Pelze	Ueberzieher Pelzerin Soppeln	im Konfektionshaus S. Guggenheim Wil	kaufen soll, wo man die größte Auswahl und die billigsten Preise hat.
---------------------------------	-----------	---	------------------------------	--------------------------------------	---

Die OEFEN

diverse Systeme. — Von 50 bis 100 cm. Heizkraft. Ausführung in: Schwarz, teilweise vernickelt und emailliert. Zu billigsten Preisen empfehlen:

Knecht, Grögli & Cie.

Restaurant Schitt, Wil

3 Minuten vom Bahnhof.

- ff. Aktienhier Wil
- Reingehaltene Weine
- Gute Küche.

Café Rosenberg

Modern eingerichtetes gemütliches Restaurant.

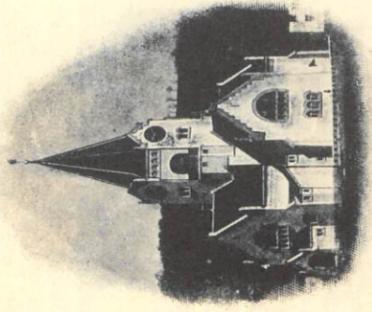
3 Minuten vom Bahnhof.

ff. Wiler Aktienhier

Reelle prima Weine etc.

Festnummer zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

gerechnet. Die Stadtkasse war und blieb bis auf den heutigen Tag ein Sorgenkind der Stadtobrigkeit. Mit der Entfremdung von Konstanz gegen über der benachbarten Schweiz ließ auch der einst so blühende Handel immer mehr nach. Die Zollschranken, die in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts an der Schweizergrenze errichtet wurden, ließen es die Stadt immer mehr fühlen, daß sie auf deutscher Seite ohne wirtschaftliches Hinterland und daher vollständig auf das schweizerische Marktgebiet angewiesen sei.



Evangelische Kirche in Weinfelden

Dieser Umstand führte in Konstanz zur Erkenntnis, daß man verkehrspolitisch engem Anschluß an die benachbarte Schweiz, an den Thurgau suchen müsse. Die Unterstützung der Seetalbahn und der Nationalbahn, sowie der Bodensee- und Untersee-Rheinschiffahrt war die Frucht dieser Politik in der Folgezeit. Nachdem auf diese Weise wohl die Seeregenden des Ober- und Untersees mit Konstanz enger verbunden wurden, so fehlte doch noch eine direkte Verbindung mit dem größten Teile des Thurgaus, nämlich mit dem Seerücken, dem Thurtal und Murgtal. Und diese Lücke auszufüllen, liegt nach Meinung der Konstanz in der Aufgabe der Mittelthurgaubahn. Dadurch erfährt das Marktgebiet von Konstanz eine Erweiterung hinüber zur Thur

und bis hinauf an deren Quellen im st. gallischen Toggenburg drohen. Diese wirtschaftliche Errungenschaft wiegt in den Augen des Verkehrswirtschafters die nach der Ansicht von Konstanz ziemlich bedeutende Subvention mehr als auf. In dieser Erweiterung des Marktgebietes ist für Konstanz in erster Linie die wirtschaftliche Bedeutung der Mittel-Thurgaubahn gelegen.

Dazu kommt als nicht zu unterschätzender Faktor die Hebung und Förderung von Konstanz als Fremdenort. Konstanz wird mit dieser an landschaftlichen Reizen sehr reichen Bahn zu einem schweizerischen Eingangstor für die Touristenwelt. Die deutsche Reklame wird schon das ihrige tun, um diesen neuen, interessanten Weg genügend bekannt zu machen. Der Ausblick, den die Fahrt von Kreuzlingen über den Seerücken nach Weinfelden auf das ganze Bodensee- und Santsigebiet bis weit in die Tiroler Alpen hinaus und in die Berge der Urschweiz hinein bietet, dürfte wirklich von keiner Zufahrtslinie nach dem Herzen der Schweiz, auch von der in dieser Hinsicht vielgerühmten B. T. B. nicht, übertroffen werden. Auch diese Errungenschaft ist wirtschaftlich für Konstanz nicht zu unterschätzen.

Nur nebenbei bemerkt sei die Hebung der Industrie, welche sich überall als Folgeerscheinung neuer Bahnliniten zeigt. Konstanz kann einen industriellen Ausbau noch wohl brauchen, um für seine Bevölkerung allseitig lohnende Beschäftigung zu schaffen.

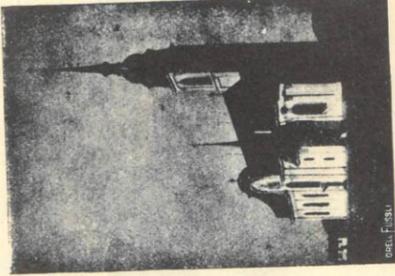
Von der Hebung und Förderung von Konstanz profitierte je und je auch erfahrungsgemäß das industriell reichere, schweizerische Vorortgebiet und zwar in jeder Hinsicht. Handel und Gewerbe hätten bei Erweiterung des Konstanzer Marktgebietes in Kreuzlingen-Emmishofen Gelegenheit, auch für sich einen Teil davon zu gewinnen. Es gibt eine ganze Masse von Waren, welche im Wege des Veredelungsverkehrs auf der Schweizerseite, wenn nicht billiger, so doch ebenso billig abzusetzen wären, wie in Konstanz. Wir haben uns schon so oft verwundert, daß man nicht schon im dortigen Gewerbeverein die Anregung aufgenommen hat, ein Verzeichnis der konkurrenzfähigen Waren anzulegen und dem kaufstüchtigen Schweizerpublikum durch geeignete Mittel bekannt zu geben. Durch entsprechende jahrelange konsequente Belehrung und Aufklärung könnte vieles, ja sogar recht vieles erreicht werden. Das wäre auch ein sehr verdienstliches Stück Heimatschutz.

Aehnlich wie Konstanz und Kreuzlingen-Emmishofen werden auch die andern zwei Hauptstationsorte

Weinfelden

und Wil in ihrer Art bei der M. T. B. ihre wirtschaftlichen Vorteile finden.

Weinfelden wird Eisenbahnknotenpunkt, dessen Schienenstränge vom Herzen des Thurgau aus wie belebende Blutadern in fünf Richtungen ausgehen, nämlich nach Frauenfeld-Zürich, nach Wil, nach Bischofszell-St. Gallen, nach Romanshorn und nach Konstanz. Es dürfte nicht mehr allzulange gehen, bis auch für die Linie Sulgen-



Katholische Kirche in Weinfelden

Gobau-St. Gallen Weinfelden als der natürliche Ausgangspunkt von den S. B. B. zu Ehren gezogen wird. Eine solche zentrale Stellung aber inmitten eines derartigen Eisenbahnnetzes ist die beste Grundlage zu einer hoffnungsvollen, gesunden industriellen Entwicklung der ganzen Ortschaft. Weinfelden kann sich damit verkehrspolitisch würdig nach Romanshorn reihen und wird sonst von keinem andern thurgauischen Orte übertroffen.

Und was endlich

WIL

anbetrifft, so wird auch dieses als bisher stark besuchter Markort große wirtschaftliche Vorteile erwarten dürfen. Als einer der ersten Vieh- und Obstmärkte der Ostschweiz wird es aus den Bezirken Mönchwil, Weinfelden und Kreuz-

S. Utherr, Märwil

Handlung zur Post

empfiehlt höflich sein Lager in:

Wollstoffen, wolle und baumwollene, Lederwaren und unabweichlichen Luchern, Futter-

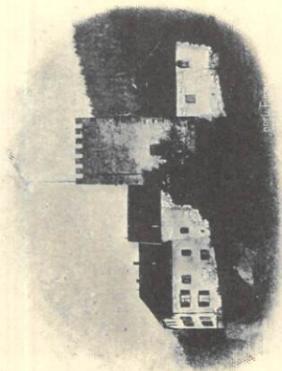
Dekorations- und Flachmalerei Ricklin, Tägerschen

bestimmt sämtliche Maler-

Den titl. Reisenden, Gärten u. Einheimischen empfehle mein Restaurant zum Bahnhof, Sobel. Keelle Getränke und gute Speisen. Telefon. Freundliche Bedienung. Ed. Weber.

lingen anschnliche Förderung erfahren. Und zudem wird es als Eisenbahnknotenpunkt guten Ersatz dafür erhalten, was ihm an Verkehr durch die B. T. B. entzogen wurde. Und wenn erst eine geeignete Fortsetzung ins Hinterthurgau, sei es durch einen Normalschiene-Strang, sei es durch eine elektrische Straßenbahn, geschaffen ist, so wird man die wirtschaftlichen Vorteile der neuen Bahn noch in erhöhtem Maße konstatieren können.

Die 14 Gemeindegemeinden, welche die Bahn von Konstanz bis nach Wil berührt, weisen zusammen eine Bevölkerung von rund 60 000 Einwohnern auf. Davon entfallen aber mehr als $\frac{3}{4}$ auf die fünf industriellen



Schloss Weinfelden

Gemeinwesen Konstanz, Kreuzlingen, Emmishofen, Weinfelden und Wil. Und doch geht unsere Meinung dahin, daß die übrigen neun Landgemeinden verhältnismäßig noch größere wirtschaftliche Vorteile von der Bahn zu erwarten haben, als ihre volkshaltigeren Schwestern. Fürs erste muß man bedenken, daß dieses moderne Verkehrsmittel für manche dieser Gemeinden eine Lebensfrage bedeutet, um der steten Bevölkerungsabnahme endlich steuern zu können. Und dann waren die

meisten dieser Gegenden bis heute verdienstarm, was nun durch günstige Verkehrsgelegenheit sich bedeutend bessern dürfte. Da der Bauer nun seine Produkte leichter fortschaffen kann, werden diese im Preise erheblich gewinnen. Ein Landwirt vom Seerücken meinte letzthin nicht mit Unrecht, ein jedes Heimwesen werde durch die Bahn $\frac{1}{5}$ bis $\frac{1}{4}$ mehr wert.

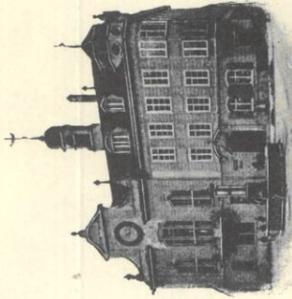
Das neue Verkehrsmittel hat denn auch bereits in einzelnen Landgemeinden befruchtend gewirkt. So hat Tägerwilen bereits eine ziemliche Bautätigkeit und damit auch schon eine entsprechende Bevölkerungszunahme zu verzeichnen. Es ist heute der Anfang zu einer baulichen Verbindung mit dem benachbarten Emmishofen bereits geschaffen. — Auch in den Municipalen Illighausen und Alterswilen beginnt sich der bisher brach gelegene Unternehmungsgeist bereits zu regen. — Wohl die günstigste Aussicht für eine gute Zukunftsentwicklung dürfte Berg aufweisen. Seine Lage auf dem Seerückenrande, mit Ausblick auf Bodensee und Alpen, macht es zu einem der angenehmsten Aufenthaltsorte. Als Vorort von Weinfelden wird es auch an dessen Entwicklungsgänge partizipieren.

Links der Thur war Bußnang unter den Freiherren von Bußnang einst ein wichtiger, wirtschaftlicher Faktor im ganzen Thurtale. Ursprünglich bedeutensamer als Weinfelden, hat es mit der Zeit seine Stellung an das letztere abtreten müssen. Wir wollen hoffen, daß mit dem neuen Verkehrsmittel nach Jahrhunderten auch wieder ein Teil der alten wirtschaftlichen Bedeutung für diese Gegend wiederkehren möge.

— In wirtschaftshistorisch ähnlicher Lage stehen auch die Gemeinden Affeltrangen, Tobel und Lommis, welche einst unter den Togenburger Grafen und ihren Rechtsnachfolgern zu den wohlhabendsten gehörten weit im Lande herum. Möge die Entvölkerung der industrie- und gewerbsarmen Gegend nunmehr einen definitiven Einhalt finden mit der Eröffnung der M.-Th.-B. — Die Wiler Vorortsgemeinde Bronsch-

hofen hat schon seit Jahren eine mehr städtische Entwicklung genommen und dürfte früher oder später, ähnlich wie Emmishofen mit Kreuzlingen, mit dem aufblühenden Wil vereinigt werden. Der Vorteil einer eigenen Station wird ein mächtiger Ansporn sein zu weiterer wirtschaftlicher Hebung und Förderung der Ortschaft.

Wie wir aus vorstehenden Betrachtungen ersehen, kann die neue M.-Th.-B. für die beteiligten Gegenden, ja für den ganzen Kanton von unschätzbarem volkswirtschaftlicher Bedeutung werden. Möge die Mittel-Thurgau-Bahn ihrem Namen entsprechend stets eine



Rathaus in Weinfelden

Mittlerin sein von Glück und Wohlstand für die beteiligten Gemeinden. Möge sie aber auch stets eine Mittlerin des kulturellen Friedens weit über ihr Wirtschaftsgebiet hinaus, zwischen den einzelnen Landesteilen unseres Kantons und, was noch dringender nottäte, zwischen den einzelnen, immer mehr in Groll sich scheidenden Gruppen unserer Volkswirtschaft. Dies unser Wunsch als Volkswirtschaftler und vaterländisch gesinnter Thurgauer zum großen Tage, wo See- und Thurtal sich über den Seerücken freundschaftlich die Hände reichen!

Dr. B. B.

Weinfelden Hotel Krone

Besitzer: K. Seeger-Fankhauser.

Altrenommiertes Geschäftsreisenden-Haus.

Elektrisch Licht. — Zimmer von Fr. 150 an. — Eigenes Fuhrwerk.

Restaurant Warteegg

Gute Küche.

Reelle offene und Flaschenweine.

Telephon 106

Geräumige Gesellschaftszimmer

vis-à-vis von der
Kantonalbank u.
Bahnhof :: :: ::

Bier vom Faß.

Telephon 106

Thurgauische Hypothekenbank Filiale Weinfelden.

Aktienkapital und Reserven Fr. 25,000,000.--

Annahme von Geldern auf Obligationen, Schuldscheine,
Sparhefte und in Konto-Korrent.

Abgabe von Sparbüchern.

Gewährung von Darlehen auf Liegenschaften, Hinter-
lage und Bürgschaft.

Geldwechsel, Checks aufs In- und Ausland.

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 gefordert, daß in Emmishofen und Tägerwil am 18. März 1909 die erste Planaufgabe erfolgte. 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 offenen 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

vier größere Objekte, wurden noch im Jahre 1909 fertiggestellt. 50—60 000 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 besseren 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 Bußanger Viaduktes in Angriff genommen. Nacheinander begannen die Arbeiten zwischen Berg und Siegershausen, im großen Einschnitt bei Lengwil und in den großen Einschnitten vor und hinter Tägerwil. 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 Trans-

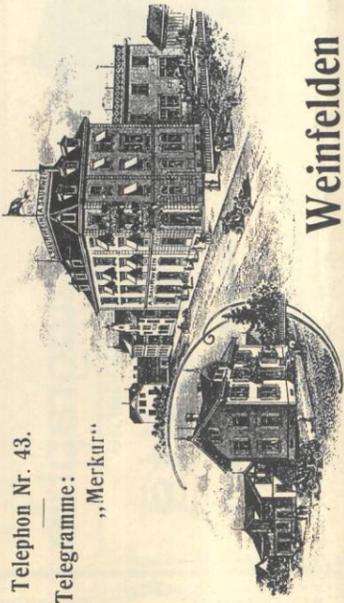
porgerüst der Baunternehmung über die Thur, das schon verschiedene nicht unbedeutende Hochwasser gut überstanden hatte, wurde in der Frühe des 15. Juni weggeschwemmt. Diese Katastrophe äußerte sich vor allem in ihren indirekten Wirkungen auf die Baudis-



Telephon Nr. 43.

Telegramme:

„Merkur“



Weinfelden

Restaurant u. Auto-Garage „Merkur“

A. Saurwein, Propr.

Schönstes, grosses, gesundes Lokal • Ia. inländ. Biere, ...

Hotel und Pension „Scherbenhof“

Schönster Aussichtspunkt am Platze Weinfelden.

Restauration :: Großer schöner Saal.

Prachtvolle Terrassen und Parkanlage.

Bestmögliche Fremdenzimmer. Gut bestellter

Weinkeller. :: Spezialität: „Scherbenhöfler“

offenes und Flaschenbier. :: Feine Küchr.

Vereinen, Hochzeiten, Gesellschaften speziell

empfohlen. Kulante Preise und Bedienung.

Der Besitzer:

J. Hedinger-Lampart.

Damensalon von Frau Rathgeb

Weinfelden

im Hause des Herrn Enz,
Photograph, Poststrasse,
beim Bahnhof

empfiehlt sich aufs Beste.

für peinlich saubere,

exakte Arbeit

ist bestens gesorgt.

Grosse Auswahl in
allen Toiletartikeln.

sition der Arbeiten am und beim Bußnanger Viadukt. Das gesamte Bahnmateriale 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.

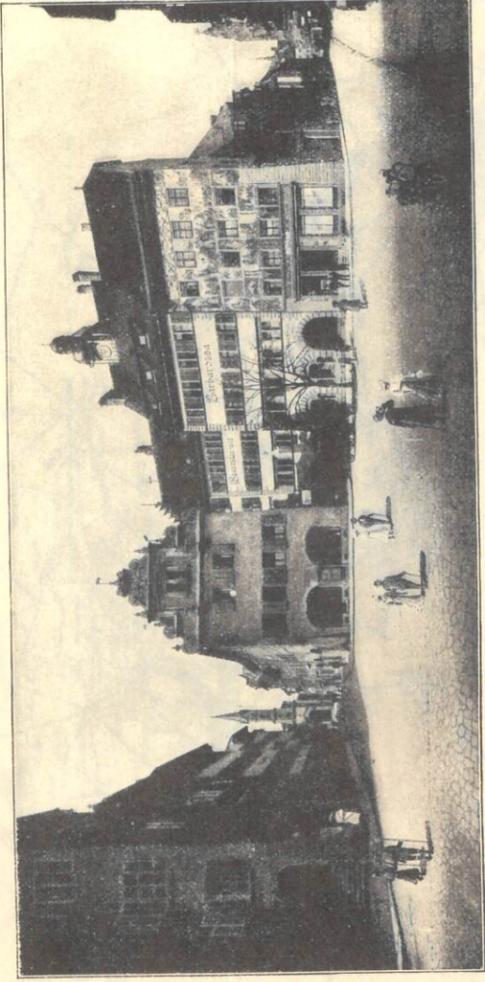
Die große Brücke über die Thur, die in Ausnützung des günstigen Wasserstandes im Winter 1909/10 zum Teil fundiert wurde, mußte infolge des Hochwassers umprojektiert und in einer vom ersten genehmigten Projekt stark abweichenden Konstruktion ausgeführt werden.

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 Weinfelden 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 in sofern verhältnismäßig lang ist, weil 2 1/2 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.



Obermarkt Konstanz.

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 Weinfelden in der zweiten Hälfte des Juli, so daß der

Verwaltungsrat am 3. August schon von Wil nach Tobel und von Weinfelden 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 Emmishofen das Gleis durchgehend verlegt war.

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

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 zuerst 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

Thurgauische Kantonalbank

Hauptsitz: Weinfelden.

Filialen: Amriswil, Bischofszell, Frauenfeld, Kreuzlingen, Romanshorn, Sirmach.

STAATSGARANTIE.

Annahme von Geldern gegen Obligationen in Sparkasse, sowie in Konto-Korrent.

Gewährung von Darlehen auf Hypothek, sowie gegen Hinterlage von kouranten Wertpapieren oder gegen Bürgschaft.

Abgabe von Cheks auf die Hauptplätze der Welt.

Inkasso und Diskontierung von Wechseln auf das In- und Ausland.

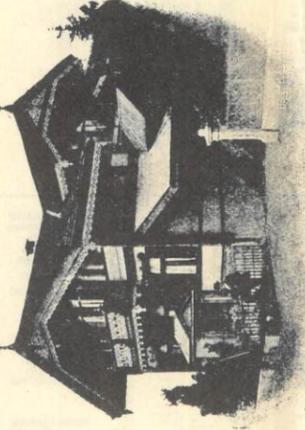
Aufbewahrung und Verwaltung von Wertpapieren, Vermietung von Schrankfächern, sowie Besorgung sämtlicher Bankgeschäfte zu kulantesten Bedingungen.

Nähere Auskunft erteilt bereitwilligst

Die Direktion.

RUDOLF STUDER, WEINFELDEN

zum „Schwyzerhüsi“.



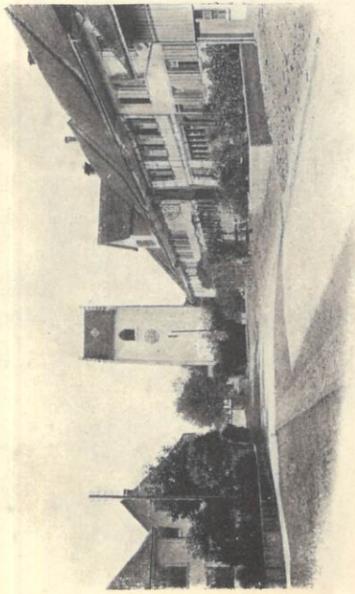
Photographie
für moderne
Porträts

Vergrößerungen
Gruppenbilder
Kinder-Aufnahmen

Aufnahmen auswärts.

Telephon No. 37.

diese Rutschungen 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 Schalmertobel, 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



Strasse in Berg.

Dammrutschungen und -Auspressungen und kleinere Einschnittrutschungen 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 hauptsächlichlichen Bauobjekte zu geben.

An der Spitze sämtlicher Bauwerke steht, was die Größe des Objektes anbelangt, der Bußnanger Viadukt. Er setzt sich zusammen aus 15 Öffnungen 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 korbogenförmig gewölbten Öffnungen 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 Öffnungen von wieder 24,6 m Lichtweite und beidseits angehängten kleineren Öffnungen 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 $\frac{1}{4}$ Mill. Franken gekostet hat.

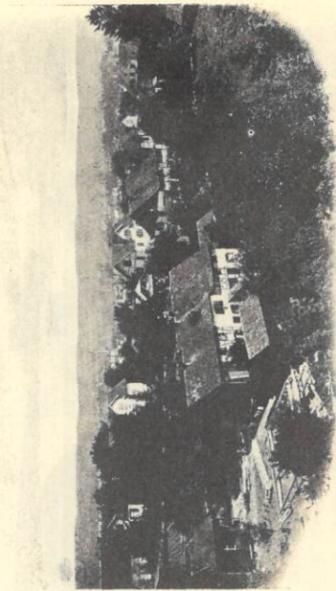
Die Hochbauten wurden nach zwei verschiedenen Typen ausgeführt. Im größeren Typ befinden sich im Erdgeschoß drei Räume für den Dienstgebrauch und ein angebauter Güterschuppen, im Obergeschoß sind vier Wohnräume für den Stationsvorstand. Der kleinere Typ enthält nur Dienstraum, Warteraum und Güterraum.

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 West-deutschen 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.

Weinfeldern - Wil und - Konstanz.

Die hübschen grünen Wagen der Mittel-Thurgau-Bahn, die heute die erste Fahrt auf ihrer Bestimmungsline 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.



Blick vom Viadukt Jakobshöhe auf Konstanz.

Durch wild-romantische Täler und Schluchten und hinauf in die Region der kahl-troztigen 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

WASSERWAS

Rohgeschirr

in Email, Aluminium,
Kupfer, Messing, Eisen.

irdenes Geschirr

Bettflaschen

Petrolapparate

Spiritusapparate

empfeht

Frau B. Nufer

Handlung □ Berg

:: Reiche Auswahl in ::

Woll- und Baumwollstoffen

:: Blousen und Schürzen ::

:: Geschenk- und ::

E. KOBI, Handlung, BERG

empfeht in großer Auswahl

Damenblousen - Jupes - Jupons - Haus- und Zierschürzen

Alle Arten Unterkleider - Arbeiterkleider - Hosen - Hemden

Tricot und farbig

Glas- und Porzellanwaren - Stets frisches Lager sämtl. Kolonialwaren.

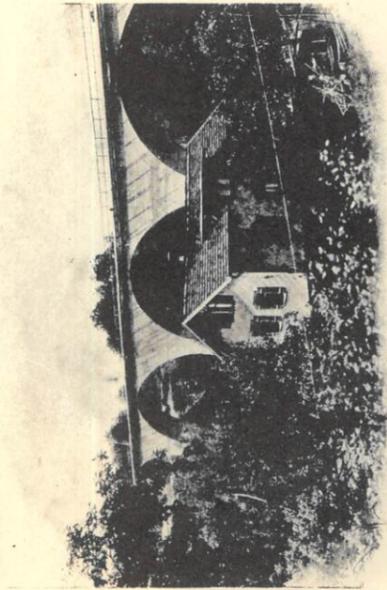
Anzeige und Empfehlung.

Der geehrten Einwohnerschaft von Berg und Umgebung danke ich für das mit bisher gedienter Zutrauen. Empfehlung mich auch ferner für alle in mein Fach einschlagenden Arbeiten.

Kochhaus & Tafelkellerei & Gasthaus

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 wohlberedigte 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 Winfeldun, 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



Viadukt Jakobshöhe von Kreuzlingen her gesehen

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 Dorfgenze aus den Obstgärten hervor, als lebhaftes Zeichen stetigen Fortgedeihens und frischen Aufschwungs.

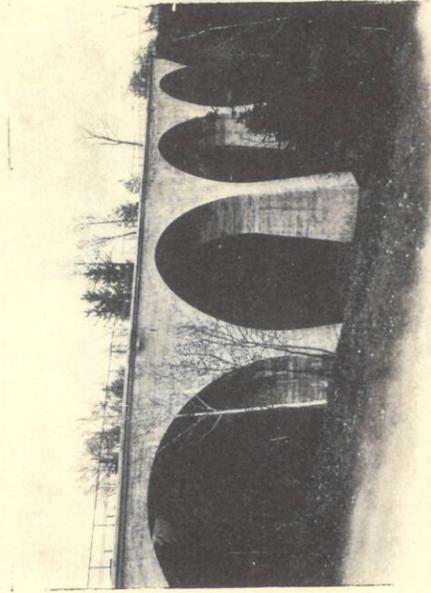
Kaum aus dem Bahnhof biegt der grüne M. T. B.-Zug in schöner Kurve nach links ab, und das Thur-

tal durchquerend, dem linksufrigen Hügelrücken zu. Die eiserne Thürbrücke und der kühne Beton-Viadukt bei Bußnang, das in der Mulde weich eingebettet da liegt, bilden die größten Hochbauten der Linie. Mit der beginnenden Steigung, die in einer großen doppelten Kurve gegen Oppikon und zurück nach Frilt-schen bis Märwil bezwungen wird, breitet sich ein weites Panorama des dörfbesäten Thurtales, von Sulgen bis Pfyln, mit den gegenüberliegenden rehenbewachsenen und burgengeschmückten Höhenzügen des Thurbergs und des Seerückens als mächtigen Abschluß, vor den Blicken des Reisenden aus. Neben der Station Märwil, die am Südende des Dorfes in ihrem braungelben Schindelgewand und gut getroffener Heimatschutzstil sich dem Dorfbild wie eine gute Bekannte anschmiegt, ist als erste Verkehrsförderung der Bahn schon eine große Genossenschafts-moisterei erstanden. Von Märwil bis über Bett-wiesen hinaus, mit der gemeinschaftlichen Station Tobel-Affeltrangen zwischen den gleichnamigen Dörfern und der kleinen Ortschaft Tagerschen 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 Bischen thurgauisch; 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 Chur-

firsten 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 Reberge 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 Gärten



Viadukt Buchtobel.

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 Voralberger 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

Wo kauft man billige Konkurrenzlos billige Preise.

am billigsten? am billigsten?

Waschmaschine System „Krauss“ D.R.G.M.

Waschmaschinen und Nähmaschinen

Ein gewaltiger Fortschritt ist die

Strenge reelle Bedienung.

Nachrichtungsapparate

WEINFELDEN Kt. Thurgau

430 m ü. Meer

Mittelpunkt der Eisenbahn Wil—Weinfelden—Konstanz. ::

Sehr schöne gesunde Lage am Fuße des rebenumkränzten Ottenberges 700 m. Lohnende Spaziergänge in nächster Umgebung, prächtige Tannenwälder. Wundervolles Alpenpanorama. Von Gesellschaften bevorzugter Ausflugsort. :: ::

Vorzüglich geführte Hotels und Pensionen o Gut assortierte

Konditorei E. Kuhn Weinfelden

Telephon 127 :: Ratbauplatz

Café, Thé

Chocolade

:: Feine Weine ::

Liquors

Festnummer zur Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

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 Würtembergische; 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 er-

scheinenden 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-Oberstrab, dazu in aller nächster 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 ge-

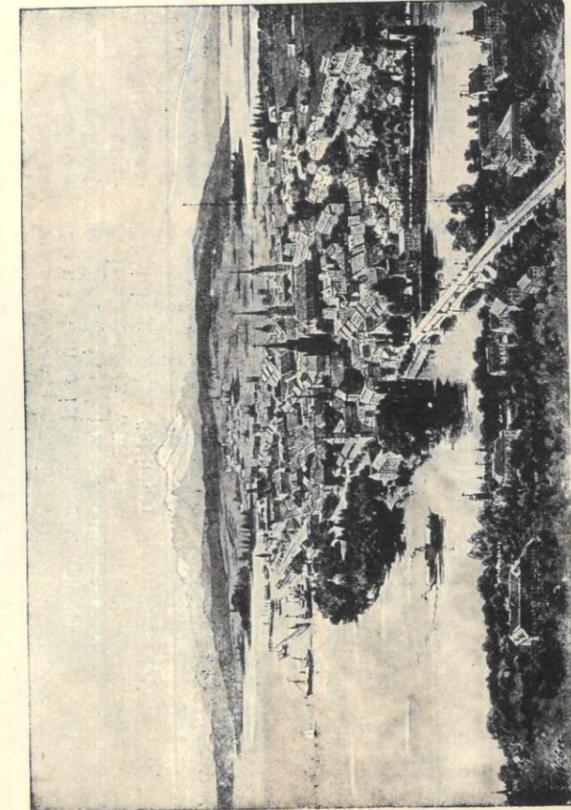
sagt, ein Stadtbild, zieht sich jedoch zwischen ihnen eine Landesgrenze. Was solche im allgemeinen für Unannehmlichkeiten mit sich bringen, suchen gut-nachbarliche Beziehungen nicht empfinden zu lassen. Die „Stadt“ heißt Konstanz einfach auch in den schweizerischen Dörfern weitherum. Am Werktag flutet 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.

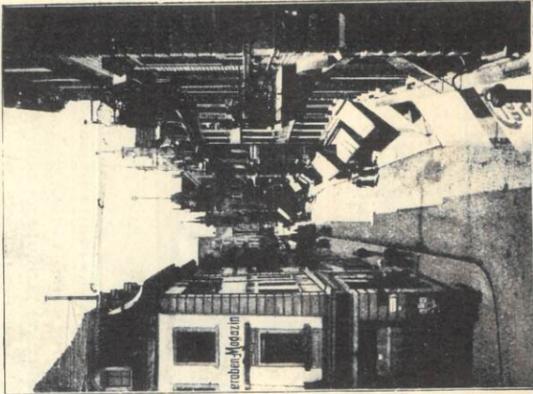
Der Bau der Mittelthurgaubahn hatte auch große Erweiterungen und Umwälzungen der beteiligten Stationen Wil, Weinfelden, Emmishofen und Konstanz zur Folge.

Die Anlagen im Bahnhof Wil mußten auch speziell wegen der Erstellung der Doppelspur Winterthur-St. Gallen und mit Rücksicht auf die sonst bestehenden engen Platzverhältnisse eine Erweiterung erfahren. Ähnliche 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 Stellwerk-



Ansicht von Konstanz.



Rosgartenstraße Konstanz

Drogerie Edelweiss

Bedarfsartikel

für

Küche und Haushalt

Gewürze

Artikel für feines Backwerk

Div. Schokoladen, Kakao

Chines. Tee, div. Teesorten

Drogen, Konserven

Mineralwasser

Spirituosen

Kindernahrungsmittel

Sanitäts- und Kranken-

pflageartikel

Grosse Auswahl in:

Teileiteseifen

Chem. techn. Produkte für alle Gewerbe

Materialwaren

Spezialität in:

Ölfarben und Lacke

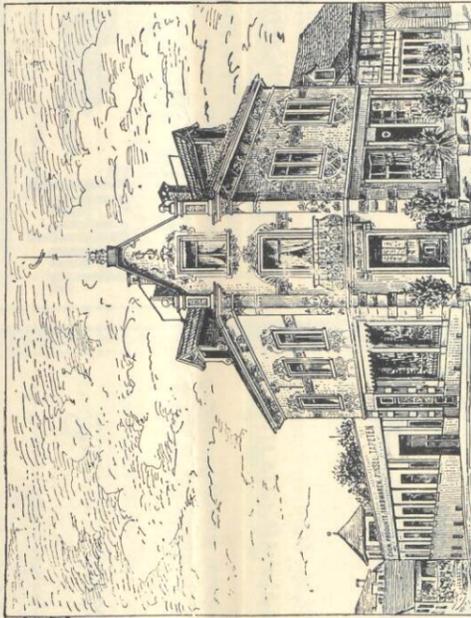
Pinselfür alle Zwecke

Waschreinigungs- und Putzartikel

Schmieröle für alle Maschinen

Diverse Fette

Kellereiartikel



Möbel - Etablissement
Klein-Studach & Co.

Bahnhofstrasse Weinfelden Telephone No. 74

anlage 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 Parallelgleise erstellt, die dann eine Vermehrung der Ausweichungen von 10 auf 16 bedingten. Ob eine spätere Vermehrung der Freiladegeleise 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 man 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 Zugverkehr 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 verschoben werden 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 Erweiterungsarbeiten 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 Freiladegeleise mit Erstellung eines neuen Güterschuppens gegen Westen 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 andererseits, nicht zu denken. Die ganze Erweiterung im Voranschlag von zirka 660 000 Fr. wurde zum größten Teil diesen Sommer ausgeführt. Die Haupt-Unterbauarbeiten waren die Materialaufüllung von zirka 14 000 m³, die Verlängerung der Straßen-

unterführung bei km 59,100 um zirka 30 Meter und die Verschiebung der beiden Bahnbrücken über den Griesen. 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 Nachtarbeit 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 Freiladeplatz 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 Fläche ist unseres Erachtens fast zu groß ausgefallen. Eine kürzere hätte es auch getan und der Freiladeplatz wäre dadurch länger geworden. Die Eliminierung des östlichen Stumpens bedingt auch das

Hotel-Restaurant Schnetzer

Marktstätte Konstanz Marktstätte

Ausschank von Münchner und Fürstenberg-Bier.

Gute Landweine.

H. Baer, vorm. Löwen, Bern.

Cafe-Restaurant „Blarerhof“ Konstanz

Ecke Blarer- und Leinerstraße.

Schönes, geräumiges Lokal und 2 Gesellschaftszimmer mit Pianinos.

Gute Küche.

Reelle Weine.

Münchner Bier, helles und dunkles Bier, vom Faß.

Carl Schlegel-Peter, Eigentümer.

Hermann Einstein, Konstanz

Bodanstraße

Größtes Geschäft in Manufakturwaren

en gros

en detail

Bedeutendste Auswahl in Kleiderstoffen

fertige Blusen,
Supous, Röcke.

Anerkannt billigste Preise
in Konstanz.

fertige Schürzen
Damenwäsche.

Beim Einkauf

von

Antiquitäten

verfügen Sie nicht das

Lager der Firma

Sr. Schoell,

Konstanz

34 Sutfenstraße 34

zu besichtigen.

Jeder

findet etwas!

in der großen Auswahl

Töilette-, Reise- und Rasier-
einrichtungen

Haar-, Haut-, Zahn- und Nagel-
pflegeartikel.

Bürsten — Besen — Pinsel
für alle Zwecke,

Parfümerie- und Geschmacks-
Artikel.

Barth & Rebholz, Konstanz

Sutfenstr. 30/32 Hofmusikalienhandlung Sutfenstr. 30/32

Größte, beste und billigste Bezugsquelle für Musikinstrumente jeder Art. Vorzügliche Pianinos, kreuzsaitig und ganz in Eisen gebaut, schon von 600 Fr. an, zollfrei, Garantie 5 Jahre. Harmoniums schon von 70 Fr. an. Klavierzahlungen ohne Preiserhöhung. Gegen bar hoher Rabatt. Violinen, Zithern, Gitarren, Mandolinen, Zug- u. Mundharmonikas, Blasinstrumente, Akkordeithern, Saiten und Bestandteile in größter Auswahl u. unerreicht billig. Zoll wird vergütet. Musikalien jeder Art und schön gebundene Werke zu Geschenken geeignet. Grammophone u. Platten, doppelseitig, zu 2, 3 u. 5 Mark. Klavierstimnungen und Reparaturen sofort pünktlich und billig.

Eigene große Reparaturwerkstätte.



Zur Anfertigung von

Druckarbeiten aller Art

in geschmackvoller Ausführung und billigster

Berechnung empfiehlt sich höflichst

A.-S. Neuenchwander'sche Buchdruckerei

in Weinfelden.

Mittel-Thurgau-Bahn

Tarif für die Beförderung von Personen.

Weinfelden nach und von:	Einfache Fahrt				Hin- und Rückfahrt				
	II.		III.		II.		III.		
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	
Berg	—	.70	—	.50	1.15	—	.80	—	.80
Berrrain	1.50	—	1.05	—	2.35	—	1.70	—	1.70
Bettwiesen	1.20	—	.85	—	1.90	—	1.40	—	1.40
Bronschhofen (Haltest.)	1.40	—	1.00	—	2.25	—	1.60	—	1.60
Bußnang	—	.30	—	.20	—	.45	—	.35	—
Emmishofen-Kreuzlingen	1.85	—	1.30	—	2.95	—	2.10	—	2.10
Kehlhof	—	.50	—	.35	—	.80	—	.60	—
Konstanz	2.00	—	1.40	—	3.15	—	2.25	—	2.25
Lengwil	1.30	—	.90	—	2.05	—	1.45	—	1.45
Märwil	—	.70	—	.50	—	1.15	—	.80	—
Siegershausen	1.00	—	.70	—	1.60	—	1.15	—	1.15
Tägerwilien Obersträß	1.70	—	1.20	—	2.70	—	1.95	—	1.95
Tobel-Affeltrangen	1.00	—	.70	—	1.60	—	1.15	—	1.15
Wil	1.70	—	1.20	—	2.70	—	1.95	—	1.95

Eröffnung der Mittel-Thurgau-Bahn.

Vormittags 9 Uhr Zusammenkunft der Gäste in der „Tonhalle“ Wil. Begrüßung durch Herrn Gemeindeamann Dr. Wild und „Znüni“.

Vormittags 10 Uhr 15 Zug durch die Stadt zum Bahnhof.

Vormittags 10 Uhr 45 Abfahrt des Festzuges mit kurzem Halt auf den Stationen Bronschhofen, Bettwiesen, Tobel-Affeltrangen, Märwil und Bußnang.

Nachmittags 12 Uhr 15 Ankunft in Weinfelden, kurzer Aufenthalt.

Nachmittags 12 Uhr 30 Abfahrt des Festzuges mit kurzem Halt auf den Stationen Kehlhof, Berg, Siegershausen, Lengwil, Berrrain, Tägerwilien, Obersträß, Emmishofen-Kreuzlingen.

Nachmittags 2 Uhr 15 Ankunft in Konstanz. Zug durch die Stadt zum Festsaal in St. Johann. Festessen und Begrüßung durch Herrn Oberbürgermeister Dr. Weber.

Nachmittags 5 Uhr 30 Abfahrt nach Weinfelden.

Nachmittags 6 Uhr 30 Ankunft in Weinfelden. Zug zum Festsaal zur „Traube“ Bankett, Begrüßung durch Herrn Gemeindeamann Bornauser (Musik, Männerchöre, Turnverein), Rede des Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Nationalrat Dr. v. Streng.

Nachmittags 10 Uhr Rückfahrt der Gäste mit Extrazügen nach beiden Richtungen bis Konstanz und Wil.

Arbeiter-Abonnements III. Klasse.

Tarif-Kilometer	Preis per Monat		Preis per Kilometer		Preis per Kilometer	
	Fr.	Rp.	Tarif-Kilometer	Preis per Kilometer	Tarif-Kilometer	Preis per Kilometer
1	—	.60	21	12.60	31	18.60
2	1.20	7.20	22	13.20	32	19.20
3	1.80	7.80	23	13.80	33	19.80
4	2.40	8.40	24	14.40	34	20.40
5	3.00	9.00	25	15.00	35	21.00
6	3.60	9.60	26	15.60	36	21.60
7	4.20	10.20	27	16.20	37	22.20
8	4.80	10.80	28	16.80	38	22.80
9	5.40	11.40	29	17.40	39	23.40
10	6.00	12.00	30	18.00	40	24.00

Verschwanden der schwarzen Bahngüterwagen und Fuhrwerke auf dem Platze vor dem Thurgauerhof. Wenn erst der alte Güterschuppen mit Rampe von der Bildfläche verschwinden sein wird, dann wird die Umgehung 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 Bauftätigkeit längs den neuen Parallelstraßen hinter dem neuen Güterschuppen kann diesbezüglich als gutes Omen aufgefaßt werden.

Jahresverkehr 1910

Stationen	Personen		Güter in Tonnen		Im Rang aller schweiz. Stationen.
	Total	Personen	Total	Personen	
Romanshorn	335 824	33	163 428	15	
Arbon	516 086	19	55 190	73	
Frauenfeld	241 955	60	69 658	54	
Konstanz	152 224	100	58 703	68	
Amriswil	179 668	90	35 206	123	
Weinfelden	133 636	121	34 841	125	
Bürglen	84 990	202	25 995	157	
Kreuzlingen	60 404	302	22 351	177	
Emmishofen	57 228	317	39 789	107	
Sulgen	110 186	161	7 006	374	
Müllh.-Wigoltingen	68 505	268	10 822	268	

der zehn größten thurg. Eisenbahnstationen und Konstanz

Als größtes u. einziges Pelzwaren-Spezialgeschäft am Platze

gestatte ich mir auf mein wirklich grossstädtisch assortiertes Pelzwarenlager aufmerksam zu machen. Dasselbe bietet Ihnen in allen Fellarten eine aussergewöhnlich grosse Auswahl und finden Sie nebst den feinsten Stücken bis zum Mk. 1200 auch eine von keiner Seite übertroffene Auswahl in billigen und doch guten Fellsorten von Mk. 5.— an. Sie kaufen am vorteilhaftesten in meinem realen Spezialgeschäft, das von gelehrten Fachleuten betrieben wird, sich nur mit der Herstellung von Pelzwaren befasst und als Prinzip nur gute, fachmännisch verarbeitete Waren verkauft.

In meiner **Kürschnerlei** wird jede Massarbeit, Bestellung, Umarbeit oder Reparatur gewissenhaft ausgeführt und stehen Referenzen gerne zur Verfügung. — Ausserst billige Berechnung.