

Geschichte der Mittel-Thurgau-Bahn.

Von einer Bahn Wil-Weinfelden-Konstanz, als Fortsetzung der Toggenburger Bahn ins Thurtal und die Seegegend, 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 interessantere 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 zielbewußten, 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 Gemeindeammann 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 Märstetten opponierte nur dagegen, daß das Tracé schon zum vornherein 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 Sirnach, als Präsident, Oberbürgermeister Weber in Konstanz als Vizepräsident und Gemeindeammann 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-Meßmer in Mattwil das Steuerruder. 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 Märstetten in Betracht. Doch lehnte letztere Gemeinde einen Beitrag an die Vorstudien ab und so war Märstetten ausgeschaltet. Weinfelden als zweiter Kantonshauptort, gewerbe- und industriereiche 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 Fühlung, 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 obern 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 Delegierten-versammlung 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 vorbehaltlos, 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 Zusicherung, daß der Einführung der Bahn in den Bahnhof Konstanz kein Hindernis entgegenstehe. Die Haue hatte den rechten Stiel erhalten.

Nachdem so die Wege für die Realisierung sich ebneten, arbeitete die Westdeutsche ein Spezialprojekt zu handen 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 des neuen thurgauischen Eisenbahngesetzes, wonach die thurgauische Eisenbahnsubvention 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, einschließlich 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 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 unendlichem Eifer das Projekt gefördert hatte, konnte mit Befriedigung dem neugewählten Verwaltungsrat Platz machen, an dessen Spitze verdienstermaßen 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 Thurniederung. 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 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 Glückauf!

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