

Die Vorgeschichte der Mittel-Thurgau-Bahn

In den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts wurde im Thurgau bereits auch die Frage diskutiert, von Wil über Weinfelden nach Konstanz eine Bahnverbindung herzustellen. Im Auftrag der Gemeindebehörden Wil und Weinfelden lud der damalige Weinfelder Gemeindeammann Bornhauser, der die Bedeutung eines solchen Verkehrsweges erkannt hatte, die Vertreter der interessierten Gemeinden zu einer ersten Besprechung auf den 11. August 1890 nach Kreuzlingen ein. Die von 64 Mann besuchte Versammlung begrüßte diese Idee mit Begeisterung. Der Vertreter der Gemeinde Märstetten opponierte allerdings, als die Linienführung zum vorne-herein über Weinfelden festgelegt werden sollte. Aus Aufzeichnungen geht hervor, dass nach einer lebhaften Diskussion die folgenden Beschlüsse gefasst wurden:

1. Die Erstellung einer normalspurigen Eisenbahn Konstanz—Wil ist — unter möglicher Berücksichtigung der zwischenliegenden Gemeinden — allen Ernstes an die 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.

Damit war der Weg vorgezeichnet. Die engere Kommission des Initiativkomitees setzte sich zusammen aus den Herren Dr. v. Streng, Sirnach, als Präsident, Oberbürgermeister Weber, Konstanz, als Vizepräsident, und Gemeindeammann Bannwart, Wil, als Aktuar. Gerichtspräsident v. Streng demissionierte wegen Arbeitsüberlastung im März 1891 als Präsident, blieb jedoch weiterhin als Mitglied. Major Leumann-Messmer in Mattwil wurde neu an die Spitze berufen. Ingenieur Ehrensperger in Winterthur erhielt den Auftrag, ein allgemeines Projekt auszuarbeiten. Die Frage, ob an die Nordostbahn im Thurtal in Weinfelden oder in Märstetten angeschlossen werden sollte, war schnell entschieden, weil Märstetten an die Vorstudien keinen Beitrag leisten wollte. Weinfelden mit seiner zentralen Lage, zweite Residenz des Thurgaus, eine Gemeinde mit blühenden Gewerbe- und Industriebetrieben, hätte man ohnehin nicht übergehen können. Ingenieur Ehrensperger studierte auch den Bau einer Schmalspurbahn, welche rund 2 Millionen Franken gekostet hätte. Das Initiativkomitee blieb jedoch bei seinem ersten Entschluss, eine Normalspurbahn zu bauen, obwohl deren Kosten auf rund 5 Millionen Franken geschätzt wurden. Das Projekt Ehrensperger wurde durch Obergeringenieur Koller in Bern überprüft. Dieser versuchte, dem Initiativkomitee eine Linienführung über Sulgen nach Wil beliebt zu machen. Dieser Vorschlag wurde an einer Versammlung in Berg heftig diskutiert. Die grosse Mehrheit des Initiativkomitees lehnte den Vorschlag ab und damit verschwand er rasch von der Bildfläche. Mittlerweile interessierte sich auch der damalige «Nordostbahnkönig» Guyer-Zeller für das Bahnprojekt. Seine Gespräche mit dem Initiativkomitee verliefen jedoch

ergebnislos. Um weiterhin erfolgreich arbeiten zu können, musste das Komitee die in die Wege geleitete Eisenbahnverstaatlichung, die gesetzliche Regelung des Tarifwesens der künftigen Bundesbahn und den Entscheid über die Rickenfrage abwarten. Am 20. Februar 1898 wurde das <Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Schweizerischen Bundesbahn> durch das Schweizervolk angenommen. Im Jahre 1899 übernahm Gerichtspräsident Dr. v. Streng wieder die Führung des Initiativkomitees.

Nach der Eisenbahnverstaatlichung ging die Toggenburgerbahn von Wil nach Wattwil an den Bund, welcher sich auch zum Bau der Rickenbahn verpflichtete.

Damit erhielt das Eisenbahnprojekt Konstanz—Weinfelden—Wil mehr als nur lokale Bedeutung; denn nun konnte ein vermehrter Transitverkehr über Wil erwartet werden. Mit dem Bau der Rickenbahn war auch das Projekt einer Bahn Romanshorn—St. Gallen—Wattwil, der heutigen Bodensee-Toggenburgbahn, verknüpft. Beide Projekte konkurrenzten sich bis zu einem gewissen Grade. Nationalrat Dr. v. Streng, Präsident des Initiativkomitees der mittelthurgauischen Linie, bemerkte hierzu, dass das andere Projekt «nicht besonders zu begrüßen, aber auch nicht zu bejammern» sei.

Die Initianten hatten sich schon anno 1899 mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln in Verbindung gesetzt. Deren Direktor Mühlen brachte dem Projekt grosse Sympathie entgegen, so dass die Gespräche weitergeführt wurden. Gestützt auf das von Ingenieur Ehrensperger ausgearbeitete Normalbahnprojekt beschloss das Komitee am 14. November 1901, dem Bundesrat das Konzessionsgesuch einzureichen. Obwohl es einige Jahre vorher den Anschein machte, als würde der Bund wegen der Verstaatlichung der grössten Eisenbahnunternehmungen für neue Privatbahnen keine Konzessionen mehr erteilen, sofern diese die Bundesbahnen konkurrenzten, erhielt das Initiativkomitee durch Beschluss vom 19. Dezember 1902 die Konzession ohne Vorbehalt. Am 24. August 1903 sicherte das Badische Staatsministerium zu, dass der Einführung dieser neuen Linie in den Bahnhof Konstanz nichts entgegenstehe. Um auch die technischen Fragen genauer abzuklären, arbeitete die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft in Köln zuhanden der Bundesbehörden ein besonderes Projekt aus. Dessen Kosten — rund Fr. 55 000 — wurden zur Hälfte von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft übernommen, die andere Hälfte bezahlten die Gemeinden Wil, Weinfelden und Konstanz. Dieses Spezialprojekt wurde von Oberingenieur Dr. Moser in Zürich und Oberbaurat Käuter in Karlsruhe eingehend geprüft und, da es befriedigte, an das Komitee weitergeleitet. Schwierig war die Finanzierung. Allerdings stand nach der Annahme des neuen thurgauischen Eisenbahngesetzes am 22. November 1905 fest, dass der Staat 25 % der Anlagekosten oder im Maximum Fr. 40 000 pro Kilometer übernehmen würde statt wie bisher Fr. 20 000. Dem Initiativkomitee gelang es, einen Vertrag über Bau und Betrieb der normalspurigen Bahn Wil—Weinfelden—Konstanz mit der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln abzuschliessen. Dieses wichtige Dokument wurde durch zwei Sachverständige, Nationalbankdirektor Kundert und Oberingenieur Moser, gründlich unter die Lupe genommen und in allen Teilen gutgeheissen. Darnach wurden die mutmasslichen Baukosten für die betriebsfertige Ausrüstung der Bahn, einschliesslich der Kosten für den Erwerb von Grund und Boden ermittelt: sie betrugen Fr. 6 700 000.—. Von dieser Summe mussten Fr. 3 790 000 durch

Aktienzeichnung aufgebracht werden. Am 26. November 1906 gelangte das Initiativkomitee an sämtliche interessierten Gemeinden mit der Einladung, die Aktienzeichnungen ohne Verzug zu beschliessen. Mit wenigen Ausnahmen zeichneten die Gemeinden die Beträge, welche die Initianten ihnen zugeteilt hatten.

Hauptaktionär war der Kanton Thurgau mit	Fr. 1 440 000 dann folgten
die Stadt Konstanz mit	Fr. 700 000
Wil mit	Fr. 300 000
Weinfelden mit	Fr. 300 000
der Kanton St. Gallen mit	Fr. 250 000 und
die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft mit	Fr. 330 000

Die an der Linie liegenden Gemeinden zeichneten die folgenden Beträge:

Munizipalgemeinde Emmishofen	65 000	Fr. 130 000
Ortsgemeinde Kreuzlingen	65 000	
Ortsgemeinde Affeltrangen		23 000
Ortsgemeinde Alterswilen		5 000
Ortsgemeinde Altishausen		5 000
Ortsgemeinde Andhausen		5 000
Bürgergemeinde Berg		5 000
Ortsgemeinde Berg		61 000
Ortsgemeinde Bettwiesen		8 000
Einwohnergemeinde Bronschhofen		7 000
Bürgergemeinde Buch		4 000
Ortsgemeinde Buch		4000
Ortsgemeinde Bussnang		15 000
Bürgergemeinde Dippishausen		1 000
Ortsgemeinde Dippishausen		7 000
Ortsgemeinde Graltshausen		5 000
Ortsgemeinde Lanterswil		5 000
Ortsgemeinde Märwil		27 000
Ortsgemeinde Oberbussnang		6 000
Ortsgemeinde Oberhofen		12 000
Ortsgemeinde Rothenhausen		2 000
Ortsgemeinde Siegershausen		8 000
Ortsgemeinde Tägerschen		7 000
Munizipalgemeinde Tägerwilen		65 000
Ortsgemeinde Tobel		24 000
Ortsgemeinde Weerswilen		3000
Ortsgemeinde Zezikon		3 000
Private		23 000
Total Aktienkapital		3 790 000

Die noch fehlenden Fr. 3 000 000 wurden von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln gegen hypothekarische Sicherheit übernommen. Es wurde mit der

Westdeutschen Eisenbahngesellschaft ein Vertrag über den Betrieb der Bahn abgeschlossen, der 15 Jahre unkündbar war. Nachher hatte jeder Partner das Recht, die Fortsetzung des Vertrages unter den nämlichen Bedingungen zu verlangen. Damit war das Zustandekommen der neuen Bahnlinie gesichert. In diesem Vertrag wurde erstmals der Name «Mittel-Thurgau-Bahn» verwendet, den die Kommission des Grossen Rates zur Vorberatung der Finanzierung geprägt hatte.

Am 28. April 1908 konstituierte sich in Weinfelden die Aktiengesellschaft. Das Initiativkomitee, welches während 18 Jahren das Projekt mit grossem Eifer gefördert hatte, wählte seinen Präsidenten Dr. v. Streng an die Spitze des neuen Verwaltungsrates. Vor dem Baubeginn musste der neugewählte Verwaltungsrat noch endgültig die Linienführung festlegen. Von Mattwil-Birwinken und Illighausen war angeregt worden, die Bahn über Kehlhof—Birwinken—Mattwil nach Illighausen-Lengwil zu führen statt über Kehlhof—Berg—Siegershausen. Dieses Begehren wurde jedoch abgelehnt. Damit war der Weg endlich frei, die Vorarbeiten für den Bahnbau energisch voranzutreiben.

Der erste Verwaltungsrat

Von der Generalversammlung gewählt:

Dr. v. Streng, Nationalrat in Sirmach, Präsident

L. Strohmeyer von der Handelskammer Konstanz A. Hebling, Bezirksstatthalter, Weinfelden

W. Müller, Bürgerpräsident, Wil

X. Seitz, Gemeindeammann, Emmishofen

Weitere gewählte Mitglieder:

Vom Regierungsrat des Kantons Thurgau: Regierungsrat Dr. Hofmann, Frauenfeld

Vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen: Regierungsrat Messmer, St. Gallen

Von der Stadt Konstanz: Oberbürgermeister Dr. Weber

Von der Munizipalgemeinde Weinfelden: Gemeindeammann Bornhauser, Weinfelden

Von der politischen Gemeinde Wil: Gemeindeammann Dr. Wild, Wil

Von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln: Justitiar H. Clemen, Köln

(Die Vorgeschichte der Mittel-Thurgau-Bahn in: Festschrift zur Elektrifikation der Mittel-Thurgau-Bahn 24. September 1965, Weinfelden)