



Das Meterspurnetz der Nordostschweiz mit den im Text erwähnten Spezifikationen. Schwarze und dicke Linien: Fernverkehr (SBB/DB), dünne Regionalverkehr. Das skizzierte Bahnnetz auf Schweizer Seite repräsentiert nur einen Teil des heutigen Turbo-Netzes, zu dem auch die Seelinie und Ex MThB gehören.

## Schweiz

# Die Regionalbahnrevolution fand am Bodensee statt

Die eingleisige Bahnstrecke von Schaffhausen nach Rorschach entlang von Rhein und Bodensee ist eine reizvolle Nebenlinie durch dünn besiedeltes Gebiet. Die Seelinie ist 150 Jahre alt, wäre das aber nicht geworden, wenn nicht ein hemdsärmeliger Kraftakt in der Hauptrolle und glückliche Zufälle in Nebenrollen fast wie in einem Krimi zusammengewirkt hätten. Heute lehnen sich Pendler und Touristen dankbar zurück in den legendären Gelenktriebwagen GTW der Regionalbahn Thurbo.

Stein am Rhein, das Städtchen mit den in weitem Umkreis bekannten Wandmalereien, Kreuzlingen als Grenzort zu Konstanz am Übergang zwischen Boden- und Untersee, Romanshorn mit seiner Fähre nach Friedrichshafen, Arbon und Rorschach, Verkehrsdrehscheibe der Nordostschweiz, sind die größten Orte der Seelinie. Dazwischen

liegen weitere sehenswerte historische Städtchen und Dörfer wie Diessenhofen, Steckborn oder Berlingen. Große Industrien finden sich nur noch wenige in diesem Einzugsgebiet. Das war zur Gründungszeit vor 150 Jahren anders: In Schaffhausen war es etwa die Textilindustrie, in Arbon die Lkw-Fabrik Saurer, Sais-Öl in Horn – um

nur einige zu nennen. Geblieben ist die Nähmaschinenfabrik Bernina in Steckborn. Am 15. Oktober 1869 wurde das 15 Kilometer lange Teilstück Romanshorn – Rorschach Hafen eingeweiht. Erst am 2. April 1895 war die 80 Kilometer messende Strecke durch unterschiedliche Bahnen fertiggestellt. Sie führt entlang des weitgehend geschützten Ufergebiets von Rhein, Untersee und Bodensee.

Nach dem Niedergang der erwähnten Industrien zerfiel das Pendlerpotenzial nach und nach. Innerhalb der Seelinie war es minimal, etwas größer noch Richtung St. Gallen, Winterthur, Zürich. Aber der Status einer peripheren



Nebenlinie mit wenigen Anschlusslinien war Ende der 1980er-Jahre erreicht. Folgen: Wenig Reisende, heruntergewirtschaftete Infrastruktur und veraltetes Rollmaterial der SBB. Das war auch die Zeit, in der die Fernverkehrslinien im Fokus standen und Nebenlinien als (des Erhalts unwürdige) Anhängsel eingestuft wurden – nicht nur in der Schweiz!

## Abstellgleis: unbeleuchtete Züge

Der Kurs aufs Abstellgleis aus rein wirtschaftlicher Sicht war vorgezeichnet. Entsprechend kutscherte ältestes Rollmaterial herum und es soll vorgekommen sein, dass die Wagen am frühen Morgen ungeheizt und/oder unbeleuchtet bereitstanden.

Doch in der traditionell eher der Bahn zugeneigten Schweiz gibt es auch noch eine andere Perspektive, jene des „Service Public“. Und da tritt die Rendite auch mal ins zweite Glied, im Vordergrund steht die Dienstleistung für die Allgemeinheit. Anwälte dieses Gedankens sind diverse Umweltverbände – nicht zuletzt auch, weil die Bahn nach dem Fahrrad das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Nun, Ideen und Haltungen sind das eine, Handeln ist das andere. In einem solchen – mitunter sehr großen – Spannungsfeld sind Pioniere gefragt, die anpacken, zuerst nach den Chancen fragen und erst dann schauen, wie sie mit den Rahmenbedingungen und Reglements in Einklang gebracht werden können.

Zu Letzterem fühlte sich Peter Joss herausgefordert. Er war seit 1988 Direktor der Mittelthurgaubahn, für die das Kürzel MThB steht. Die 41 Kilometer lange Strecke geht auf das Jahr 1911 zurück. Sie verbindet Wil über Weinfelden mit Kreuzlingen und Konstanz. Die Bahnlinie stellt eine kurvenreiche Querspanne zu den beiden Hauptlinien Zürich–Winterthur–St. Gallen beziehungsweise Zürich–Winterthur–Romanshorn (Thurtallinie) über hügeliges Gebiet dar. Auf dem nördlichen Abschnitt muss der „Seerücken“ mit Neigungen bis zu 24 Promille überwunden werden.

## Pionier in Deutschland ...

Eine erste Herausforderung für das Vorwücken auf neue Wege – genauer: auf neue Schienen – stellte sich für Joss 1993, als der Kreistag des Landkreises Konstanz beschloss, gemeinsam mit der DB und der MThB den Verkehr kundenfreundlicher und wirtschaftlicher zu gestalten. Zunächst den zwischen Engen und Konstanz unter der einladenden Bezeichnung „Seehas“ (1994), dann noch auf der wiedereröffneten Strecke Radolfzell–Stockach mit dem „Seehäsele“ (1996). Für Letztere wurde das Tochterunternehmen Mittelthurgaubahn Deutschland GmbH mit Sitz in Konstanz gegründet. Das Problem bestand primär darin, innerhalb kürzester Zeit deutschlandtaugliche Triebfahrzeuge (CH/D) für den Seehas bereitzustellen. Sechs ABDe-Pendelzüge, die aus aufgearbeitetem älteren

Rollmaterial bestanden, standen zur Verfügung. Vier fabrikneue NPZ wurden zusätzlich beschafft. Dieser erste Vorstoß einer schweizerischen Bahn ins Ausland war eine Pioniertat.

## ... Rettung in der Schweiz

Das war bei der Seelinie grundsätzlich anders. Etliche der 25 damaligen Haltepunkte mussten zwecks Bedienung der Sicherungsanlagen (Signale, Weichen, Bahnübergänge) während der ganzen Betriebszeit mit Personal besetzt werden. Ein wirtschaftlicher Betrieb war so nicht mehr möglich. Der Bundesrat beschloss deshalb, die Seelinie im Rahmen eines zehnjährigen Versuchsbetriebs ab 1. Juni 1997 an die MThB zu übergeben. Peter Joss hatte sich mit einem attraktiven Angebot darum beworben, halste sich damit aber eine herkulische Aufgabe auf und musste in der Folge gleichsam doppel-spurig fahren:

- eine Infrastruktur modernisieren und vereinfachen, alle Weichen, Signale und Bahnübergänge fernsteuern, den Knotenbahnhof Kreuzlingen umbauen und rollstuhlgängig machen, sechs neue Haltestellen einrichten – und das alles innerhalb von drei Jahren. Der Bund hatte für dieses Vorhaben einen Investitionskredit von 34 Millionen Franken zugesprochen. Die technische Hauptlast trägt der Gesamtprojektleiter der MThB, Robert Gamper, der zuvor auch für die Neutrassierung Bernrain–Kreuzlingen sowie für die Revitalisierung

ANZEIGE

## Bahn im Iran



Die großen Bahnbauprojekte, spektakuläre Eisenbahnstrecken durch gebirgige Landschaften und gastfreundliche Menschen werden uns auf einer Reise durch den in Europa weitgehend unbekanntesten Osten Irans begegnen. Wir besuchen zwei Umlandbahnhöfe (1.520 und 1.676 mm auf Normalspur), die heilige Stadt Mashhad, die Strecke zum wichtigen Hafen Bandar Abbas und die Nordrampe der Transiranischen Eisenbahn.

<b>Südafrika:</b> Kapsurdampf in der Westkap-Provinz	14.6. - 25.6.19
<b>Südafrika:</b> Kapstadt, Garden Route & Addo Elephant Park	24.6. - 2.7.19
<b>Argentinien:</b> La Trochita - auf 750 mm entlang der Anden	21.8. - 31.8.19
<b>Eritrea:</b> Arbaroba Spezial	25.10. - 1.11.19
<b>Großbritannien:</b> Schmalspurdampf in Wales	2.11. - 10.11.19
<b>Iran:</b> Der ferne Osten des Iran: Bandar Abbas, Breitspur u. m.	16.11. - 27.11.19
<b>Iran:</b> Die Kaspische Seite der Transiranischen Eisenbahn	26.11. - 30.11.19
<b>Myanmar (Birma):</b> Staatsbahndampf und Formsignale	7.12. - 15.12.19
<b>Sri Lanka:</b> Küsten-Express & Bergbahn	6.2. - 17.2.20
<b>Nordkorea:</b> Staatsbahn, Dampf und Diesel	24.2. - 11.3.20

# FarRail Tours

FarRail Tours Club: [www.FarRail.com](http://www.FarRail.com), [mail@FarRail.com](mailto:mail@FarRail.com)  
Tel: +49-177-56 13 999





Einer der Ur-GTW, der MThBRABe 526 auf der Seelinie von Stadler auf dem Weg nach Schaffhausen. Auffällig das mit minimalem Aufwand gestaltete markante Design. Diese Fahrzeuge rollen heute noch auf einigen Strecken von Thurbo.

der DB-Strecke Radolfzell–Stockach zuständig war.

- Außerdem: gleichsam auf die Bedürfnisse der Linie maßgeschneidertes Rollmaterial einführen. Und dieses auch noch für Bedarfshalt (in der Schweiz: Halt auf Verlangen) einrichten lassen (wie die Haltestellen selbst). Damit lässt sich einerseits viel Strom für nutzlose Halte vermeiden und gleichzeitig lassen sich Haltezeiten einsparen.

Bezüglich des Rollmaterials kommt Joss ein Zufall zupass: In dieser Zeit ereignet sich der Niedergang der Großen der Schweizer Rollmaterialindustrie, Schindler, SLM, SIG und MFO. Die heutige Stadler Rail in Bussnang, an der Ex-MThB-Stammstrecke zwischen Wil und Weinfelden gelegen, war ein Kleinbetrieb, ursprünglich spezialisiert auf Rangierlokomotiven und Refitprojekte, alles Kleinststückzahlen. Dessen Inhaber, Peter Spuhler, nutzt die Chance und holt sich innovative Ingenieure in sein Unternehmen. Einer von ihnen, Urs Wieser, ist der Erfinder des völlig neuen Triebzugkonzepts für die Erstbestellerin Biel-Täuffelen-Ins-Bahn BTI (heute aare seeland mobil): niederflurig, wartungsarm (dank wegfallender Hebebühne für Aggregate, die früher dachseitig angeordnet waren), leichte Alu-Bauweise und so weiter. Und das

ist einer der bis heute meistverkauften Fahrzeugtypen von Stadler, der Gelenktriebwagen GTW, von dem bereits eine Dieselsonversion auf dem Seehäsele im Einsatz war. Die ganze Antriebstechnik ist in einem Mittelteil mit einem Durchgang für die Passagiere angeordnet – leicht zugänglich für Wartung und Reparatur. Als willkommenes Nebenprodukt konzentriert sich ein hohes Gewicht auf die zwei Antriebsachsen, was günstig ist für eine gute Adhäsion (Antriebsgewicht).

Aus heutiger Sicht war dieser GTW gleichermaßen ein Glücksfall für Peter Joss wie für Peter Spuhler. Ersterer bekam zehn fabrikneue, sparsame Züge, ohne welche die Seelinie kaum auf Erfolgskurs gekommen wäre. Umgekehrt konnte der heutige internationale Konzern gleichsam vor der Haustür Erfahrungen im täglichen, harten Betrieb sammeln und an der Optimierung arbeiten. Ein weiterer glücklicher Zufall war die Lage an einer Nebenlinie. Diese ermöglichte es Stadler, die Neubaufahrzeuge jeweils ohne Transferkosten in Verkehr zu setzen und erste Testfahrten vorzunehmen. Ein wohl bedeutender Beitrag zum späteren Erfolg.

### T(h)urbulentes Ende mit Wohlgefallen

Das ganze Erneuerungsprojekt wurde sowohl wohlwollend wie skeptisch ver-

folgt. Für letztere Position steht die anfängliche Weigerung eines Herstellers von Sicherungsanlagen, sein Produkt an die MThB zu liefern, wie sich einer seiner einstigen Mitarbeiter erinnert. Ob jener vorausahnte, dass dank des späteren Runs auf solche Anlagen als Folge des Nachahmereffektes bei anderen Bahnlinien die Preise sinken würden? Nun, solche Störmanöver konnten Joss nicht entmutigen. Er kämpft weiter, geht mal mit den SBB unzweifelhaft um, spricht gar von „Krieg“. Mit einer Vision auf eine spätere erfolgreiche Bahn akquiriert er Güterverkehr, kauft unter „Lokoop“ für das Unternehmen Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Damit erreicht Joss sein Ziel. Verzögert zwar, was aber mindestens teilweise auch an externen Faktoren liegt. Freilich, auf das Erfolgswerk fällt auch ein großer Schatten, die Schulden von 153 Millionen Franken nämlich, welche die MThB in Liquiditätsprobleme und Ende 2002 in die Liquidation führen. Zu viele Projekte in zu kurzer Zeit. Gravierende Fehler begingen beide Seiten. Unfair etwa war der Entzug des Einzelwagenladungsverkehrs durch die SBB. Mitschuld trug auch die Aufsicht (Verwaltungsrat) der MThB. Indessen, die Geschichte wurde gerichtlich minutiös untersucht, Joss in 49 von 50 Anklagepunkten freigesprochen. Der letzte Punkt betraf eine buchhalterische Marginalie. Bereicherungsabsichten bestanden zu keinem Zeitpunkt. 2002 war die Mission von Peter Joss zu Ende. Sein Werk ging nach einer ordentlichen Liquidation auf Thurbo über. Die Dellen der MThB sind vergessen. Der Erfolg der Seelinie führte zu einem Umdenken bei den SBB: Nebenlinien wurden mit wenigen Ausnahmen erhalten und modernisiert. In den Städten entstanden S-Bahnen. „Dass die MThB während des Starts von Thurbo das Zeitliche segnen musste, hängt mit ihrer Position als Pionierin zusammen. Da steht sie bei Weitem nicht allein da. Ohne MThB stünde der Regionalverkehr in der ganzen Schweiz nicht so gut da“, bilanziert Ernst Boos, erster Geschäftsführer von Thurbo bis Ende 2018.

Johannes von Arx