

150 Jahre Bischofszellerbahn



Festschrift

zum Eisenbahnfest im Bahnhof Sulgen
19./20./21. Juni 2026

Inhalt

Grusswort von Regierungsrat Schönholzer	3
Eisenbahnfest 20./21. Juni 2026, dieses Festprogramm	5
Fahrplan Extrazüge / Postautos	6
Plan zum Festareal.....	7
Spurensuche zu einer grossen Idee	8
Alfred Escher, der Eisenbahnpionier	8
Kurzgeschichte der Bischofszellerbahn	9
Die Gemeinden entlang der Bischofszellerbahn stellen sich vor.....	14
Lokomotiv- und Fahrzeugausstellung.....	19
Vereine stellen sich vor.....	23
Struktur des Organisationskomitees	25



Impressum

Herausgeber	Organisationskomitee Eisenbahnfest 150 Jahre Bischofszellerbahn
Gestaltung	Papyrus & Ink GmbH, Th. Frauenknecht
Texte	Beat Emmisberger
Auflage	5000 Exemplare

150 Jahre Bischofszeller Bahn

Vorwort Festschrift

150 Jahre Bischofszeller Bahn – ein stolzes Jubiläum und ein guter Anlass, die Vergangenheit zu würdigen und einen Blick in die Zukunft zu werfen. Es ist eindrücklich, mit welchem unternehmerischen Mut das Schweizer Bahnnetz innerhalb weniger Jahre aufgebaut wurde. Nur knapp 30 Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Bahnlinie in der Schweiz wurde im Jahr 1876 mit der Bischofszeller Bahn das Thurtal mit St. Gallen verbunden. Die Anbindung an das Eisenbahnnetz war für die Region Bischofszell von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Seit der Eröffnung im Jahr 1876 hat die Bischofszeller Bahn Generationen von Menschen verbunden und viele Tonnen Güter zu ihren Bestimmungsorten gebracht. Sie war und ist ein Motor für die wirtschaftliche Entwicklung und die Mobilität in der Region. Sie bringt die Menschen zur Arbeit, in die Schule, zu Geschäftsterminen und zu Freizeitaktivitäten. In einer Zeit, in der klima- und ressourcenschonende Verkehrslösungen wichtiger denn je sind, steigt die Bedeutung der Bahn. Aus diesem Grund wird das Bahnangebot im Thurgau und in der Region Bischofszell stetig verbessert. Nachdem das S5-Angebot Weinfelden–St. Gallen an den Werktagen Schritt für Schritt zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut wurde, sollen die S-Bahnen künftig auch am Sonntag im Halbstundentakt verkehren. Einmal pro Stunde werden die S-Bahnen grenzenlos bis



Regierungsrat Walter Schönholzer

nach Bregenz statt bis St. Margrethen verkehren. Zudem werden von Thurbo bald neue Züge vom Typ Flirt Evo eingesetzt. Mit diesen Angebotsverbesserungen werden die ersten Kapitel der nächsten 150 Jahre Bischofszeller-Bahn-Geschichte geschrieben.

Ich danke allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bahnunternehmen, den Fahrgästen und den politischen Entscheidungsträgern die sich in den vergangenen 150 Jahren mit viel Herzblut für die Bischofszeller Bahn eingesetzt haben: Möge uns dieses Jubiläum zu weiteren mutigen Investitionen in die Zukunft inspirieren.

Regierungsrat Walter Schönholzer
Chef des Departementes für Inneres und Volkswirtschaft Kanton Thurgau

Spurensuche zu einer grossen Idee

Geschätzte Festbesucherinnen und -besucher

Mit der Festschrift, die Sie gerade in Ihren Händen halten, möchten wir Ihnen einen kurzen geschichtlichen Einblick in die Entstehung der schweizerischen Eisenbahnen und, damit verbunden, in die Entstehung der Bischofs-

zellerbahn, geben. So nach dem Motto: Von der Gründung der Bischofszellerbahn – Übernahme durch die Nordostbahn – Integration in die SBB – heutiger Betrieb der Linie durch die Thurbo.

Alfred Escher, der Eisenbahnpionier

Die Schweiz drohte Mitte des 19. Jahrhunderts den Anschluss an die Idee und damit verbunden ans europäische Bahnnetz vollends zu verlieren. Alfred Escher erkannte dies und so engagierte er sich stark für die Erschliessung des Landes mit der Eisenbahn. Die Eisenbahnfrage wurde im jungen Bundesstaat heftig diskutiert. Alfred Escher



Portrait Dr. Alfred Escher

war in dieser Zeit Zürcher Regierungsrat und Mitglied des Nationalrats, den er im Alter von 39 Jahren erstmals präsidierte.

Es ging um zwei entscheidende Fragen: Wer sollte den Bahnbetrieb aufbauen und wo sollten die Kompetenzen für die Konzessionen angesiedelt sein? Escher

mobilisierte seinen ganzen Einfluss und konnte eine Mehrheit der Parlamentarier von seiner Idee überzeugen. So wurde 1852 durch das noch junge Bundesparlament das Eisenbahngesetz, das Bau und Betrieb der Bahnen privater Gesellschaften regelte, verabschiedet. Darin wurde festgehalten, dass der

Bund die Kompetenz zur Erteilung von Konzessionen an die Kantone übertrug. In diesem Kontext gründete Alfred Escher zusammen mit anderen Bahnpionieren 1853 die Schweizerische Nordostbahn (NOB), die sich zu einer der grössten Bahngesellschaften der Schweiz entwickelte.

Kapitalkraft durch Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt

Mit dem Aufschwung des Eisenbahnbaus stieg auch der Bedarf an finanziellen Mitteln rasant an. Investitions- und Risikokapital konnte bis dahin ausschliesslich im Ausland beschafft werden. In der Schweiz gab es keine Finanzinstitute, die solcherart Geld zur Verfügung stellten. In dieser Situation und mit dem Ziel, die Unabhängigkeit in der Kapitalbeschaffung vom Ausland zu wahren, gründete Alfred Escher 1856 die schweizerische Kreditanstalt. Besser bekannt war diese unter dem späteren Namen «Credit Suisse». Ein Auslöser dafür war, die Finanzierung «seiner» Nordostbahn-Gesellschaft. Damit schuf er für sich die finanziellen zu seinem eigenen Imperium und damit die Vor-

aussetzung, Finanzierungen leisten zu können. Seine politischen Gegner bezeichneten ihn spöttisch als «Bundesbaron» oder «Eisenbahnbaron» und gaben ihm selbst den Titel «König Alfred I».

Alfred Escher hatte damit den Grundstein für die Entstehung des Eisenbahnwesens in der Schweiz gelegt, der dann in verschiedenen Regionen durch Zeitgenossen aufgenommen und umgesetzt wurde. Bereits in den 1870er Jahren wurden verschiedene der regional entstandenen oder am Entstehen begriffenen Bahnen durch die Nordostbahn-Gesellschaft übernommen. So auch die Bischofszellerbahn.



Schweizerische Kreditanstalt am Paradeplatz Zürich 1895

Kurzgeschichte zur Bischofszellerbahn

Das Städtchen Bischofszell, an der Mündung der Sitter in die Thur gelegen, musste schon wenige Jahre nach Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Zürich–Winterthur–Romanshorn der Schweizerischen Nordostbahn feststellen, dass sie wirtschaftlich zurückblieb. Bei der Fabrikzählung 1868 war ersichtlich, dass Amriswil, das zu jener Zeit zum gleichen Bezirk gehörte, vom neuen Verkehrsmittel sehr profitierte.

Am 24. März 1869 hielt Pfarrer Zündel einen Vortrag zur Zukunft der Eisenbahn. Er vermochte viele Bürger für die Idee, eine Eisenbahn nach Bischofszell zu bauen, zu begeistern. Um der Idee mehr Gewicht einzuräumen, wurden einige Bürger bei der Gemeinde Bischofszell vorstellig, sie möge doch eine Eisenbahnkommission bestellen. Das Vorhaben stiess bei der Gemeinde auf offene Ohren und die geforderte Kommission wurde bereits anfangs April 1869 von der Gemeinde bestellt. An der Gemeindeversammlung vom 9. Februar 1870 wurde beschlossen, die zukünftige Eisenbahn zu subventionieren.

Nach einer Evaluation entschied sich die Bischofszellerbahn für die Route vom sankt-gallischen Gossau über Bischofszell ins thurgauische Sulgen.

Es war die erste Verbindung zwischen St. Gallen und dem Thurtal. Die Finanzierung des Projekts erfolgte über die Ausgabe von Aktien und die Aufnahme von

Krediten. Letztere wurden hauptsächlich von der Basler Bank Labhardt & Cie. und der Thurgauischen Hypothekendarbank gewährt.



Ämtliche Publikation; Eröffnung der Eisenbahnstrecke Sulgen–Gossau von 1876

Am 30. Oktober 1873 wurde die «Eisenbahngesellschaft Sulgen-Bischofszell-Gossau» für den Bau und Betrieb der Bahn auf Grundlage, der von den Kantonen Thurgau und St. Gallen erteilten Konzessionen vom 9. September 1872 und 20. Januar 1873 gebildet. Die Bischofszeller wurde jedoch bereits vor der Eröffnung 1875 von der Schweizerischen Nordostbahn (NOB) gepachtet



Bahnhof Bischofszell, September 1975.

Strecken Varianten

und ging am 31. Juli 1885 in ihren Besitz über. Die Bahn nahm die Teilstrecke Sulgen–Bischofszell am 1. Februar 1876 in Betrieb. Die Eröffnung der Linie Sulgen–Bischofszell–Gossau erfolgte am 5. Juli 1876. Die Strecke wurde am 15. Mai 1936 elektrifiziert.

Welchen Weg soll die Eisenbahn nach Bischofszell nehmen? Erste Eisenbahn-Träume aus dem Jahr 1862, stellten sich noch eine Pferdebahn vor. Nun war es aber klar: Es muss eine richtige Eisenbahn sein, um das Städtchen zu erschliessen.

Ingenieur Fritz Looser wurde beauftragt, mögliche Linienführung der zukünftigen Bahnstrecke zu projektieren.

Das erste Boxspringbett,
das zu 100% verstellbar ist,
auch in der Höhe!



Böbelquerle: DOC AG St. Gallen



Herzlichen Dank
für Ihr Vertrauen

Bettencenter Luna®

...für gesunden, erholsamen Schlaf seit 1996.

Bettencenter Luna GmbH
Schulstrasse 3
8570 Weinfelden
Telefon 071 620 00 60
bettencenter-thurgau.ch

Als mögliche Streckenvarianten schlug Fritz Looser die Strecken vor:

Bischofszell–Sulgen
Bischofszell–Amriswil
Bischofszell–Gossau SG
Bischofszell–Uzwil
Bischofszell–Schwarzenbach SG

Von den fünf Varianten blieben für eine zukünftige Bischofszellerbahn noch drei Streckenvarianten im Rennen:

Sulgen–Bischofszell
Gossau–Bischofszell
Sulgen–Bischofszell–Schwarzenbach

Die Eisenbahn nach Schwarzenbach zu führen, hätte den Vorteil ergeben, dass die Eisenbahn einfacher zu bauen gewesen wäre, da sie durch das Thurtal geführt hätte.

Schliesslich wurde die Eisenbahnlinie von Sulgen über Bischofszell nach Gossau gebaut. Ausschlaggebend war wohl das Interesse der Nordostbahn an einem Anschluss an die Stadt St. Gallen. Zur Diskussion stand auch eine Verlängerung der Bahn von Gossau nach Herisau. Doch die Herisauer wollten lieber eine Bahn nach St. Gallen und bevorzugten deshalb den Bahnbau der Appenzeller-



Güterzug mit zwei Gepäcktriebwagen De 4/4, Einheitswagen EW¹ und Leichtstahlwagen auf der Strecke Sulgen – Gossau, 1976.

Bahn nach Winkeln. Ironie der Geschichte ist, dass die Strecke Winkeln–Herisau mit dem Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn unrentabel wurde und durch eine neue Strecke nach Gossau ersetzt wurde.

Finanzierung

Für den Bau der Eisenbahn wurden für jene Zeit stattliche Geldmittel benötigt. Neben öffentlichen Geldern wurde auch Geld von Banken geliehen. Private beteiligten sich nur im bescheidenen Umfang.

Die Schweizerische Nordostbahn beteiligte sich mit einem beachtlichen Geldbetrag an der Bischofszeller Eisenbahngesellschaft, denn sie hatte grosses Interesse am Verkehr nach St. Gallen.



Hipp'sche Wendescheibe als Vor- und Hauptsignal in Bischofszell-Stadt mit Schalttafel, 1967

Die Vereinigten Schweizerbahnen, die die Eisenbahnstrecke Winterthur–St. Gallen–Rorschach betrieben, wollten sich nur an der neuen Bahn beteiligen, wenn sie die Betriebsführung der Bischofszellerbahn übernehmen können.

Als Vergleich ein paar Zahlen:

Toggenburger-Bahn	158 755 Fr.
Schweizerische Nationalbahn	184 173 Fr.
Zürich–Zug–Luzern-Bahn	187 173 Fr.
Tösstalbahn	202 488 Fr.
Appenzeller-Bahn	221 101 Fr.

Die Bischofszeller Bahn wurde relativ günstig erbaut. Obwohl die Eisenbahnstrecke ein paar grössere Brücken auf-

weist, konnte mit einem Kilometerpreis von 169 059 Fr. recht bescheiden gehalten werden.

Als Vergleich ein paar Zahlen:

Toggenburger-Bahn	158 755 Fr.
Schweizerische Nationalbahn	184 173 Fr.
Zürich–Zug–Luzern-Bahn	187 173 Fr.
Tösstalbahn	202 488 Fr.
Appenzeller-Bahn	221 101 Fr.

Bahnbau

Der Bahnbau ging nicht so zügig voran, wie erhofft wurde. Nach einem kräftigen Regenfall gab es zwischen Hauptwil und Arnegg Rutschungen, die den Bau verzögerten. Die Baufirma hätte die Eisenbahnlinie gemäss Vertrag am 15. Oktober 1875 an die Bahnverwaltung übergeben müssen.

Gemeinde Bischofszell getragen wurde und nicht durch die NOB.

Die Eisenbahnlinie wurde in zwei Etappen eröffnet. Am 1. Februar 1876 wurde der Abschnitt Sulgen–Bischofszell eröffnet und das Reststück bis Gossau am 5. Juli 1876.

Die Bahnlinie Sulgen–Gossau stand nicht unter dem von den Bundesbehörden gegen die Nordostbahn verfügtten Moratorium. Über die Gründe kann heute nur spekuliert werden. Vermutlich war der Auslöser, dass der Streckenbau schon recht weit fortgeschritten war und die finanzielle Hauptlast durch die

Betrieb der Sulgen–Gossau-Bahn

Die Bischofszeller Eisenbahngesellschaft schloss am 11. April 1874 einen Betriebsvertrag mit der Schweizerischen Nordostbahn. Die Bischofszellerbahn



Anlieferung von Früchten für die Konservenfabrik in Bischofszell Nord 1945.

verhandelte auch über einen Betriebsführungs-Vertrag mit den Vereinigten Schweizerbahnen, doch mit den NOB konnte man sich früher einigen.

Die Bahngesellschaft besass kein eigenes Rollmaterial. Die Betriebsführung oblag der Nordostbahn. Als der Betriebsvertrag mit der NOB auslief, wurde auch überlegt, die Strecke in eigener Regie zu betreiben, was jedoch verworfen wurde. Abklärungen ergaben, dass die Bahngesellschaft in kürzester Zeit zahlungsunfähig geworden wäre, denn die Strecke warf keine Gewinne ab. Das Betriebsdefizit übernahm die Gemeinde Bischofszell, bis sie es nicht weitertragen konnte. Aus diesem Grund wurde die Bahnlinie am 29. Mai 1885 für 1,5 Millionen Franken an die Schweizerische Nordostbahn verkauft.



Hipp'sche Wendescheibe als Vor- und Hauptsignal in Bischofszell-Stadt mit Schalttafel.

Verstaatlichung

Mit dem Rückkauf der grossen Schweizer Privatbahnen, gelangte die Bischofszeller-Bahn in die Hände der Schweizerischen Bundesbahnen. Unter der Regie der SBB verkehrten die Züge zwischen Sulgen und St. Gallen, später wurde die nördliche Endstation nach Weinfelden verlegt.

Die Bahnstrecke Sulgen–Gossau wurde am 15. Mai 1936 elektrifiziert. Durch geschicktes Verhandeln der lokalen Politik gelang es, die Eisenbahnlinie früher als

geplant zu elektrifizieren. Mit der Elektrifikation erhielt Sitterdorf seine eigene Haltestelle. Für eine richtige Station hat es nicht gereicht. Die Haltestelle Sitterdorf wurde 1960 neu gebaut. Mittlerweile ist der Bau durch die Standardhaltestelle der SBB ersetzt worden.

Der erste Fahrplan der Strecke wies vier Zugpaare auf. Heute verkehren die Züge der SBB-Regionalverkehrstochter Thurbo im Halbstundentakt auf dem Abschnitt Weinfelden–Bischofszell Stadt.

Auf der restlichen Strecke verkehren die Züge nur in der Stosszeit im Halbstundentakt, ansonsten verkehrt stündlich ein Zug.

Kurz vor Betriebseinstellung

Es sah für die Linie nicht mehr gut aus, die Diskussion zu deren Einstellung wurde ernsthaft geführt. In den 1990er Jahren wurden die Züge teilweise durch Busse ersetzt. So verkehrten am Abend und am Wochenende Busse zwischen Weinfelden und Gossau anstelle der Regionalzüge.

Dank der Wirren um die Übernahme der Seeline durch die Mittelthurgaubahn in den 90ern konnte sich die «Bischofszeller-Bahn» halten, auch wenn sie auf der Schwarzen Liste bei den Bundesbahnen war. Nicht auf der Liste war der Abschnitt Sulgen–Bischofszell Nord, auf dem grosse Mengen an Gütern befördert werden. Noch zu ergänzen ist, dass die Züge aus Bischofszell in Weinfelden über die Strecke der Mittelthurgaubahn nach Wil SG geführt wurden. Dieser Zugumlauf wurde mit der MThB vereinbart. Da diese dafür den Abschnitt Romanshorn–Rorschach befuhr, wurden diese Leistungen im Materialausgleich erbracht.



Güterzug mit zwei Gepäcktriebwagen De 4/4 in Sitterdorf, 1976.

Inserate

Eisenbahnfest 20./21. Juni 2026

Dieses Festprogramm lädt zum Besuch ein



Lokomotivpräsentation Präsentation und Extrafahrten auf der Strecke der Bischofszellerbahn

Eisenbahnfahrzeuge

Präsentation von historischen und neuzeitlichen Triebfahrzeugen auf dem Areal des Bahnhofs Sulgen

Elektrische und Dampf-Extrafahrten

Auf der Strecke der Bischofszellerbahn
Siehe den speziellen Fahrplan

Fahrten mit historischen Postautos

Siehe den speziellen Fahrplan

Offizieller Fest

Offizieller Festakt Samstag, 20. Juni

In Bischofszell im Rahmen der Rosenwochen



Am Eisenbahnfest werden bis zu 15000 Besucher, Besucherinnen und Familien erwartet. Ein Fest für die ganze Familie

Grosser Festplatz auf dem Bahnhofplatz in Sulgen

Historische Eisenbahnfahrzeuge/ Ausstellung

Auf dem Bahnhofareal Sulgen

Festakt am Samstag, 20. Juni 2026

In Bischofszell im Rahmen der Rosenwochen

Festwirtschaft mit Festzelt

Für 800 Personen, am Freitag- und am Samstagabend mit Unterhaltung

Markt-Stände

Präsentationen der Sponsoren, Präsentation der beteiligten Vereine und Organisationen, z.B. von Thurbo, Verpflegungsstände, u.a.

Offene Lokremise Sulgen

Des Vereins Eurovapor mit Shuttlezug, evtl. Dampfzug zw. Lokremise und Bahnhof Sulgen

Ökumenischer Gottesdienst

Sonntagmorgen, 21. Juni 2026

Chilbibetrieb / Dampfgartenbahn

Freitagabend – Sonntag

Ausstellung

Der lokalen Unternehmungen und Betriebe



Fahrplan Extrazüge



Festareal in Sulgen

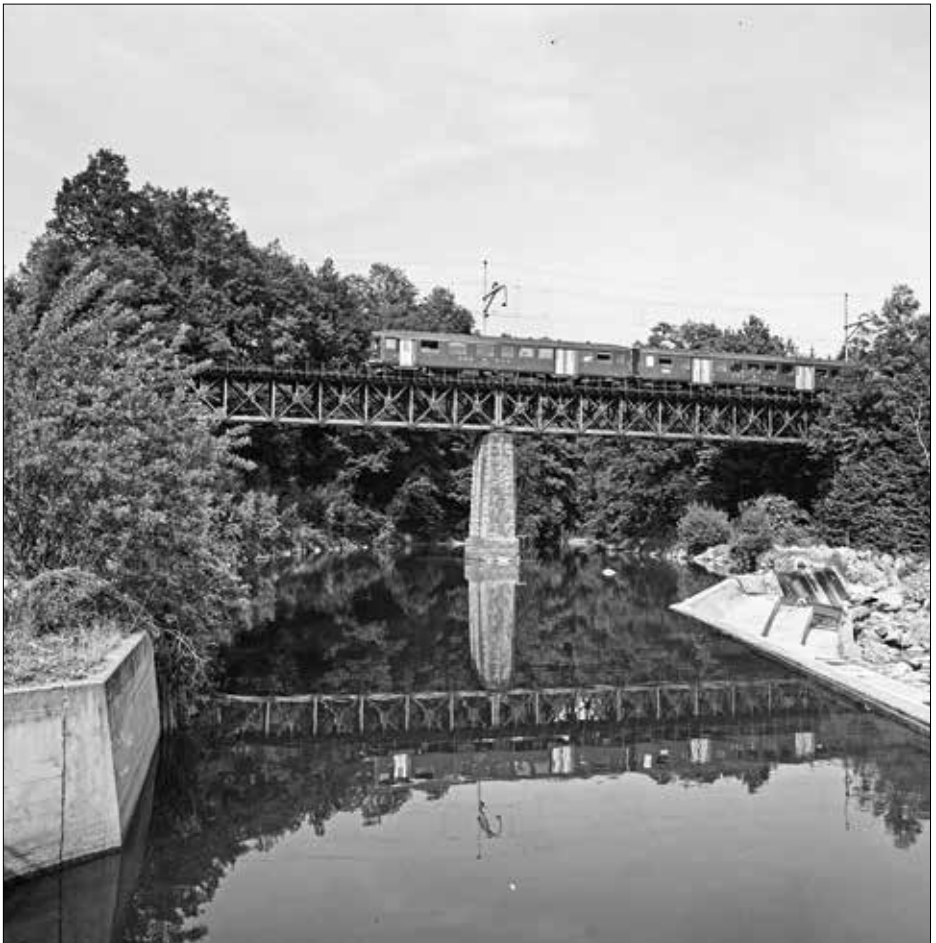


Attraktionen auf dem Festplatz

Öffnungszeiten ab ?? Uhr bis ?? Uhr

Titel

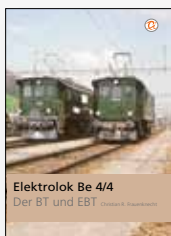
Text



Bildlegende (Foto: Fotograf).



Eurovapor-Souvenirshop



**«Elektrolok Be 4/4
der BT und EBT»**
Die Geschichte
der Be 4/4



Weissweingläser
Mit Dampflokmotiv
«Feuriger Elias»

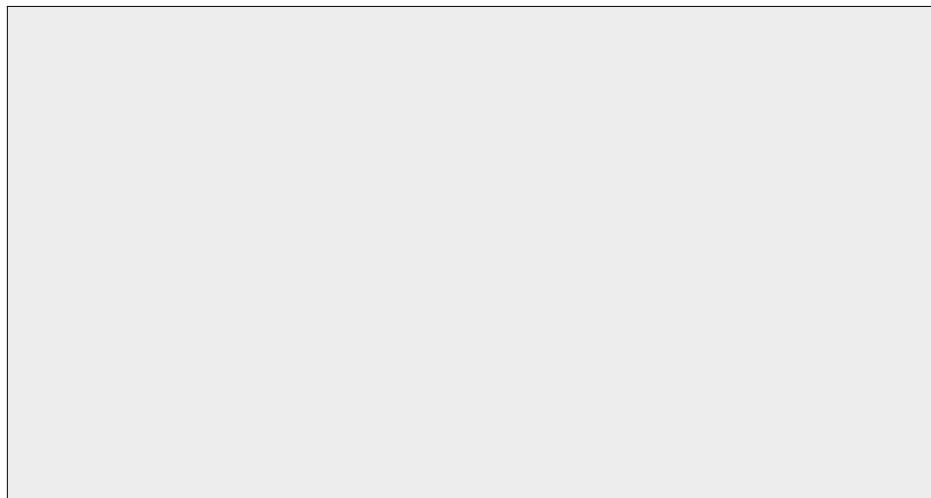


Postkarten:
Dampflokm Rosa
Be 4/4
BDe 3/4
Roter Pfeil
und vielen andere



Alle Artikel der EUROVAPOR können Sie
direkt in unserem Webshop kaufen:

www.eurovapor.ch



EUROVAPOR

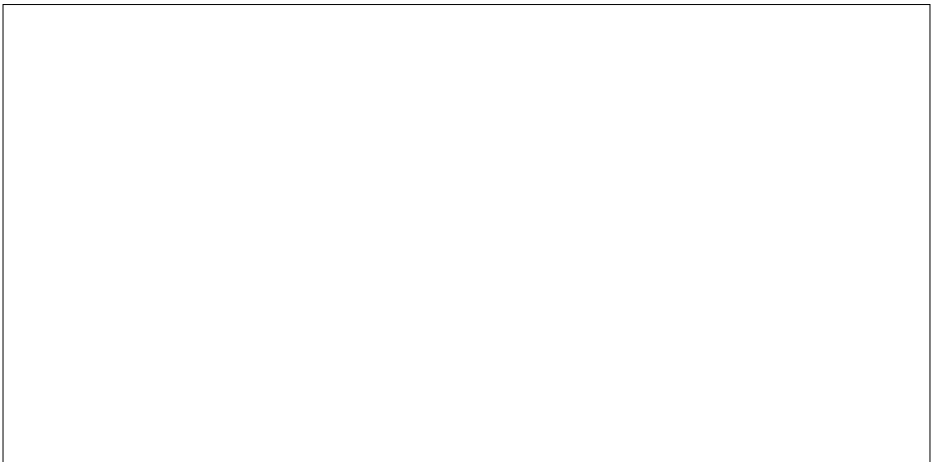
Der gemeinnützige Verein EUROVAPOR hat sich dem Erhalt von historischen Schienenfahrzeugen verschrieben und wurde 1962 in Basel gegründet. Von den insgesamt rund 350 Mitgliedern sind etwa 40 Aktive in verschiedenen Ressorts in der Schweiz und in Deutschland tätig. Bei Allen besteht der Wille, die historische Eisenbahn wieder aufleben zu lassen und erlebbar zu halten.

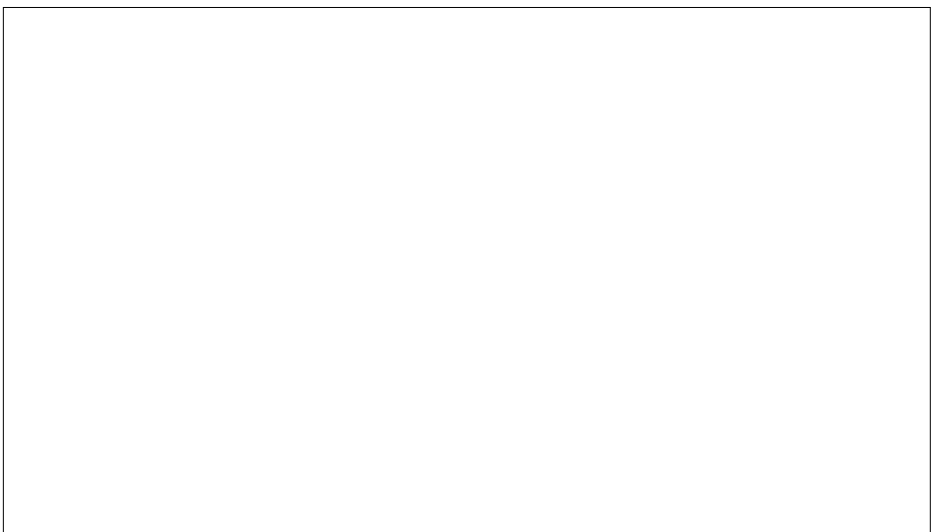
Dies sind die bei der Betriebsgruppe Deutschland in Würzburg stationierten Dampfloks, die Schweizer Gotthard-Dampfloks C 5/6 2969 «Elefant» und der Triebwagen «Apfelsaft-Express» BDe 3/4 43, denn diese stellen das Rückgrat des Betriebes dar. Einen weiteren Schwerpunkt ist die Instandstellung der Zahnrad-Dampfloks «Rosa», damit diese wieder von Rorschach nach Heiden eingesetzt werden kann. Diverse Personenwagen komplettieren unseren Fahrzeugpark. Die Dampfloks 23 058, 77 250 und 64 518

werden in Deutschland eingesetzt, hauptsächlich im Auftrag von Veranstaltern und Vereinen. Das Schweizer Rollmaterial wird ab Romanshorn und Sulgen für Tagesreisen in die ganze Schweiz unter der Leitung der EUROVAPOR eingesetzt, oftmals auch in Partnerschaft mit anderen Vereinen.

An das Nationalbahnfest anreisen werden wir mit dem historischen Triebwagen BDe 3/4 43 ab Romanshorn mit Halt zum Einsteigen bis Winterthur zur Weiterfahrt via Schaffhausen nach Etzwilen und zurück über die Seelinie. Sollte die derzeit in Reparatur stehende Dampfloks C 5/6 2969 rechtzeitig zur Verfügung stehen, so käme womöglich diese zum Fahreinsatz.

Aktuelle Informationen erhalten Sie unter www.eurovapor.ch, dort kann zudem die Fahrt gebucht werden.







150 Jahre Bischofszellerbahn

Organisationskomitee Eisenbahnfest

Beat Emmisberger