

Betrieb.

Parallel mit den Bauarbeiten liefen die Vorbereitungen für den Betrieb. Von vorneherein war als Grundsatz angenommen, dass man sich vorerst auf den internen Verkehr beschränken und direkten Verkehr mit den anschliessenden Normalbahnen zur Zeit nicht anstreben sollte.

Die Konzession ermächtigt zum Bezuge folgender Taxen für den Personenverkehr :
In der II. Wagenklasse 10 Rp. für den Kilometer

- - III. - 7 - - -

Im Tarife wurden diese Taxen beibehalten, daneben jedoch in Gestalt von wohlfeilen Abonnementsbilleten Erleichterung für das regelmässig verkehrende Publikum geschaffen.

Im Einverständniss mit dem Eisenbahndepartement wurden für den Güterverkehr die allgemeinen Tarif-Vorschriften und die Güter-Klassifikation der schweizerischen Reformtarif-Bahnen angenommen mit der Einschränkung, dass die Bestimmungen für Wagenladungen von 10000 Kilo keine Gültigkeit haben. Für die Berechnung der Tarifdistanzen wurde ein Zuschlag von 25 O zur wirklichen Entfernung gemacht.

Die früh begonnenen Verhandlungen mit der schweizerischen Postverwaltung schleppten sich mühsam hin bis gegen Ende der Bauzeit. Dass eine schmalspurige Strassenbahn durch den Transport der Post ganz gleich belastet werden soll, wie die grossen Hauptbahnen, ist eine Unbill – aber diese Unbill ist Gesetz. Für die Postverwaltung ergibt sich durch den Hinfall der unrentablen Fahrpostlinie Frauenfeld-Wyl eine jährliche Minderausgabe von verschiedenen tausend Franken; es liess sich desshalb erwarten, dass wir doch in gleicher Weise behandelt würden wie andere Schmalbahnen, welche für Einstellung je eines Postwagens Fr. 1000 erhielten. Die Postverwaltung weigerte sich mehr zu bezahlen als Fr. 1000 für zwei Wagen und schliesslich wurde hierseits nachgegeben. Zur Stunde wissen wir, dass, was uns nicht gewährt, seither andern versprochen worden ist.

Die Regelung des betriebstechnischen Anschlusses an die Vereinigten Schweizerbahnen und an die Nordostbahn war zum Theil schon in den Verträgen über den baulichen Anschluss gegeben. Die erstere Gesellschaft übernahm auf dem Bahnhof Wyl die der Strassenbahn obliegenden Geschäfte der Einnehmerei, der Gepäck-, Vieh- und Güter-Expedition und räumte die hiefür bestimmten Lokale ein. Eine gleiche Abmachung wurde für den Personen- und Gepäck-Verkehr mit der Nordostbahn getroffen. Zur Ordnung des Uebergangsverkehrs und der damit zusammenhängenden Rechnungsverhältnisse wurden besondere Uebereinkommen abgeschlossen.

Für die Besorgung der Zwischenstationen waren fest angestellte Beamte nicht vorgesehen; es wurden Anwohner damit betraut, welche nach Lage ihrer Häuser und infolge ihres Berufes sich dazu eigneten. Die Entschädigung für diese Verrichtungen und für Stellung der nothwendigen Räume ist erst nach viermonatlicher Probezeit, also nach Ablauf des Jahres 1887 festgestellt worden; sie beträgt monatlich Fr. 223. Im Laufe des Frühjahres 1887 wurde das zum Betriebe nöthige Personal eingestellt. Die Betriebsleitung wurde dem Beamten für Bauaufsicht anvertraut. Als Stationsvorstand in Frauenfeld Stadt, Leiter des Expeditionsdienstes, Stellvertreter und Aushülfe bei der Betriebsleitung wurde Herr Adam Ammann von Wängi gewählt, als Oberlokomotivführer Herr Fr. Frölich von Arbon, ausserdem 2 Zugführer, 1 Zugführergehülfe, 2 Lokomotivführer, :1 Heizer, 3 Streckenaufseher, 1 Hilfsarbeiter, zusammen 15 Angestellte. Die für den Betrieb nothwendigen Dienstanweisungen, Reglemente und Vorschriften wurden im Laufe des Sommers ausgearbeitet und nach ihrer Genehmigung durch die Behörden dein Personal zur Nachachtung übergeben.

Sowohl das Personal der Bahn als auch die Reisenden und die auf der Strasse verkehrenden Passanten wurden bei der Unfallversicherungs-Aktiengesellschaft Winterthur gegen aus dem Bahnbetrieb entstehende Unfälle versichert.

Die feierliche Eröffnung der Strassenbahn Frauenfeld-Wyl fand am 1. September 1887 statt. Es waren dazu ausser den Aktionären die örtlichen und kantonalen Behörden, die Vertreter der anschliessenden Bahnen, die Unternehmer, Ingenieure u. a. m. geladen. Die Feier gestaltete sich für die berührte Landesgegend zu einer kleinen Feste, das seinen Höhepunkt und Abschluss beim Bankett in Frauenfeld erreichte. Mit dem folgenden Tage, dem 2. September, wurde der regelmässige Betrieb begonnen, vorerst freilich ohne Beförderung von Gütern.

Der für den Rest der Sommerperiode angenommene Fahrplan schrieb 5 tägliche Züge in jeder Richtung vor. Damit konnte freilich nicht allen Verkehrsinteressen genügt werden, namentlich fehlten Abends die Anschlüsse nach St. Gallen und ins Toggenburg. Im Fahrplan für die Winterszeit liess die Verbindung mit dem letzten Toggenburgerzuge sich erreichen, weil nach Entscheid des Eisenbahndepartementes die Abfahrt desselben ab Wyl um einige Minuten verschoben wurde. Dagegen verloren die Züge 1 und 4 den Charakter von täglichen und wurden periodisch, so dass mit Ausnahme von Mittwoch und Samstag nur noch 4 Züge in jeder Richtung verkehrten.

Die Frequenz der Bahn gleich nach der Eröffnung war eine ganz bedeutende, was zum Theil dem Reiz der Neuheit zugeschrieben werden muss, anderseits aber der ausserordentlichen Anhäufung von Truppen, wie solche der Wiederholungskurs der VII. Armeedivision und die damit verbundenen Uebungen und Gefechte zwischen der VI. und VII. Division mit sich brachten. An den Manövertagen vom 12. bis 14. September hatte die Strassenbahn eine gewaltige Menschenmenge zu befördern, was mit Zuhülfenahme der offenen und selbst der gedeckten Güterwagen möglich wurde.

Wenn bei diesem ausgiebigen Zudrang und der dadurch bedingten grossen Inanspruchnahme von Personal und Material alles glatt sich abwickelte und namentlich Unfälle nicht vorkamen, so ist dies neben dem guten Glück wohl dem Umstande zuzuschreiben, dass ein im Eisenbahnbetrieb erfahrenes Personal vorhanden war, welches mit Eifer und Pflichttreue seiner Aufgabe sich entledigte. Nachdem die Wellen, die der Truppenzusammenzuggeworfen, sich geglättet, wurde am 20. September auch der Güter-Verkehr eröffnet. Selbstverständlich entwickelte sich dieser erst nach und nach und es ist nicht anzunehmen, dass er bei Abschluss des Jahres schon seine Höhe erreicht habe. Zu seiner Stärkung wird auch die Anlage von Verbindungsgeleisen mit industriellen Etablissements beitragen. Die Spinnerei Murkart hat in dieser Hinsicht den Anfang gemacht, andere werden voraussichtlich nachfolgen.

Der Personenverkehr ging begreiflicherweise nach den ersten durchaus abnormalen Wochen stark zurück und ergab in den Wintermonaten November und Dezember eine mässige aber konstante Frequenz.

Erhebliche Unfälle sind in der Berichtszeit nicht vorgekommen. Ein in böswilliger Absicht unternommener Versuch, den Bahnzug durch vorgelegte Hindernisse zum Entgleisen zu bringen, wurde rechtzeitig entdeckt und den Strafbehörden überwiesen.

(Betrieb in: Erster Geschäftsbericht der Strassenbahn Frauenfeld - Wyl, Frauenfeld,
1888)