

100 Jahre Frauenfeld-Wil-Bahn

Am 1. September 1987 feierte die Frauenfeld-Wil-Bahn ihren 100. Geburtstag. Dabei zeigte sich die "alte Dame" dank dem erst wenige Jahre alten Rollmaterial und zahlreichen baulichen Erneuerungen jünger denn je. Immerhin liessen sich Bund, Kantone und Gemeinden die Verjüngungskur der Schmalspurbahn 31 Millionen Franken kosten, dafür ist das moderne Verkehrskonzept "Bahn 2000" zwischen Frauenfeld und Wil bereits Realität geworden. Die Investitionen tragen denn auch schon Früchte: Die Zahl der jährlich beförderten Passagiere stieg von 1984 bis 1986 um 14 Prozent auf 685.000 Personen an. So käme wohl heute kaum noch jemand auf die Idee, die Frauenfeld-Wil-Bahn stillzulegen, wie dies verschiedene Politiker und Verkehrsexperten noch in den 70er-Jahren gefordert hatten. Wir veröffentlichen an dieser Stelle den vom Thurgauer Denkmalpfleger Hans Peter Mathis verfassten Rückblick auf 100 Jahre FW-Bahn.

Die Wiler nennen sie liebevoll "s'Frauenfelderli", die Frauenfelder in gegenseitiger Achtung "Wiler Bähnli", die kleine Lokalbahn, welche die Thurgauer Hauptstadt mit der Äbttestadt im Fürstenland verbindet. Keine Abzweigung kompliziert ihr Schienen-netz, sie bedient zwei grosse Bahnhöfe an wichtigen Linien, besitzt fünf Stationen, neun Haltestellen, hie und da ein Industriegeleise, sechs Ausweichstellen und ein Streckengeleise von 17,640 Kilometer Länge. So fährt sie hin und her, her und hin, täglich.

Eine "Sekundärbahn"

Vom Diminutiv ist unsere kleine Eisenbahn nie ganz weggekommen, er ward ihr quasi in die Wiege gelegt, als 1884 in einer eisenbahn-zukunftsgläubigen Zeit einige beherzte Männer sich vornahmen, durch das Murgtal eine Eisenbahnlinie zu legen. Zwar hatte man schon 1855 von einer Eisenbahnlinie von Frauenfeld nach Wil gesprochen, als es darum ging, für die Vereinigten Schweizer Bahnen eine Linienführung ihrer Eisenbahn von Winterthur nach St. Gallen zu finden; als die Strecke dann aber endgültig über Aadorf geführt wurde, vergass man die Idee bald wieder. Erst in den 70er Jahren wurde sie wieder aufgenommen, aber schon damals erkannte man, dass eine normalspurige Frauenfeld-Wil-Bahn die hohen Anlage- und Betriebskosten nie ertrage und dass das Kapital nie aufzutreiben sei. So entschied man sich für eine schmalspurige Strassenbahn, welche ohne Eigentrasse und in einer viel flexibleren Linienführung viel günstiger zu erreichen war. So fuhr die Frauenfeld-Wil-Bahn, nach nur viermonatiger Bauzeit am 1. September 1887 eröffnet, von Anfang an auf bescheidenen Anlagen und viel zu schwachen, wackeligen Schienen seit jeher Schmalspur. Da auch das reduzierte Aktienkapital nur zögernd gezeichnet wurde, reichte es gerade nur für ein Minimum an Rollmaterial: drei Tender-Dampflokomotiven G3 aus der Lokomotivfabrik in Winterthur, acht zweiachsige Personenwagen II. und III. Klasse, zwei Gepäck- und Postwagen, vier gedeckte und acht offene Güterwagen, hergestellt von der SIG in Neuhausen.

"s'Zügli" blieb "s'Zügli"

So kam es, dass die drei kleinen "Pfuuserli" mit ihren drei bis vier Wagen fast immer unterwegs waren, um Passagiere, Werktätige, Schüler und Ausflügler, Waren aus den Industriebetrieben, Vieh und andere Habe durch die damals noch engen, staubigen Strassen zu ziehen. Trotz anfänglicher Skepsis und Ablehnung hatten sich die Bewohner des Murgtals recht bald an die neue Institution gewöhnt und das kleine Bähnlein in ihre Herz geschlossen. Für sie blieb die Eisenbahn immer "s'Zügli", selbst als aus der kleinen Dampfbahn eine richtige "Elektrische" werden sollte, und noch heute, wo breite, rote Triebwagen durchs Murgtal kurven, ist die Bahn nie ganz vom Diminutiv weggekommen. Da konnte sich die Direktion noch so bemühen, das Personal mit ehrerbietenden Uniformen auszurüsten, stolze Fahrpläne zu drucken, professionellen Eisenbahnbetrieb aufzuziehen, s'Zügli blieb s'Zügli.

Eisenbahnromantik

Bei einem solchen Ruf einer Bimmelbahn konnte man es sich denn auch leisten, den Eisenbahnbetrieb etwas leichter zu nehmen als auf den ach so wichtigen Hauptbahnen. So kam es auf der ursprünglich just stündigen Fahrt von Frauenfeld

nach Wil und umgekehrt öfters vor, dass das Zügli auf einer Station den Gegenzug abwarten musste. Da es kaum zumutbar war, eine so lange Reise ohne einen kühlen Schluck in die Kehle auszuhalten, entliess der Lokführer die Passagiere auf einen frischen Trunk ins nahegelegene Wirtshaus. Es war ein reiner Akt der Höflichkeit, dass die Passagiere auch das Personal einluden, am Weissen teilzunehmen, so dass die Aufenthalte öfters etwas länger dauerten und die Fahrt zum Endziel wesentlich lustiger vor sich ging.

Träume, Krisen und Wendepunkte

Obwohl die junge Bahn immer wieder mit technischen, finanziellen und politischen Problemen zu kämpfen hatte, war die Eisenbahneuphorie an der Schwelle zum Automobilzeitalter so gross, dass bis zum ersten Weltkrieg immer wieder von Verlängerung der Frauenfeld-Wiler-Bahn und anderen vielfältigen Eisenbahnprojekten im Thurgau gesprochen wurde. 1893 legte der Regierungsrat eine Gesetzesvorlage zur Subventionierung neuer Schmalspurprojekte vor, welche vom Volke an einer Versammlung am 24. Januar in Frauenfeld als unterstützungswürdig und finanziell tragbar erachtet wurde. Geplant waren die Schmalspurbahnen von Frauenfeld über Stammheim nach Diessenhofen als Verlängerung der Frauenfeld-Wil-Bahn, die Strecken Wil-Konstanz, St. Gallen-Amriswil-(Romanshorn). Nicht geplant, aber als im Bereich des Möglichen erachtet wurden die Bahnen Hinteres Murgtal-Tösstal wiederum als Verlängerung der FW, Wil-Bischofszell, Sulgen-Konstanz, eine schmalspurige Erschliessungsbahn durch das Kemmenbachtal, und Frauenfeld-Ossingen oder Frauenfeld-Andelfingen. Die Schmalspurbahn als finanziell günstig zu erstellende Bahn schien allen geeignet und eine dem haushälterischen Thurgauer wohlanstehende Lösung: allein gebaut wurde keine.

Auch das Gutachten zur Erweiterung und den späteren Ausbau des Thurgauischen Eisenbahnnetzes von Oberingenieur Züblin, welches der Regierungsrat in Auftrag gegeben hatte und 1899 entgegennehmen konnte, zeitigte letztlich keine grossen Auswirkungen. Zwar entwarf der Techniker basierend auf den Schmalspurbahn-Plänen von 1893 ein faszinierendes, feinverzweigtes Eisenbahnnetz über den ganzen Thurgau, welches weitgehend dem heutigen Postautonetz entspricht: allein, ausgeführt wurde nur die Linie der Mittel-Thurgau-Bahn von Wil nach Konstanz und das Verbindungsstück der heutigen Bodensee-Toggenburg-Bahn von Romanshorn nach St. Gallen.

Krieg und Krise

Der erste Weltkrieg führte die Bahn in eine grosse Krise. Mittel fehlten, Brennstoff fehlte, und der technische Zustand der Bahn, vom viel zu schwachen Geleise bis zum übernutzten Rollmaterial, war so desolat, dass die Bahn kaum mehr betriebsstüchtig war. Zwar hatte man schon 1905 in einem Bericht von Betriebsleiter Ammann von einer Umstellung auf elektrische Traktion gesprochen, und auch das Elektrizitätswerk des Kantons Thurgau hatte auf eigene Kosten entsprechende Studien angestellt. Den Ausschlag sollte dann aber die Tatsache geben, dass die aus Kohlemangel mit Spalten gefeuerten und dadurch ruinierten vier Dampflokomotiven (eine vierte hatte man in der Zwischenzeit gekauft) wirklich aus den letzten Löchern pfffen und die Bundesstellen den Betrieb der Bahn nur noch auf Zusehen hin gestatteten. Viele sahen damals das Ende der kleinen Eisenbahn kommen und stellten sich bereits auf einen einträglichen Handel mit gebrauchten Schienen ein. Bahndirektor Hürlimann und Verwaltungspräsident Aepli erreichten jedoch in zähen Verhandlungen und unendlichen Vorträgen, dass das Elektrifizierungsprojekt stand und auch finanziert werden konnte. 1921, drei Jahre nach Kriegsende, waren die Masten errichtet, und der Verwaltungsrat konnte sich vor den drei neuen, glänzenden Motorwagen BCe 2/4 postieren. Die Krise war gemeistert, für die Bahn hatte sie sich zum Guten gewendet.

Zweite Krise in jüngster Zeit

Eine zweite Krise kam auf die Bahn zu, als man 1969 ernsthaft über den Weiterbestand der Frauenfeld-Wil-Bahn oder über deren Ersatz durch einen Autobusbetrieb diskutierte. Professor Rotach vom ORL und der Direktor der VBZ, Latscha, erstellten eine umfangreiche Studie, die eine Umstellung auf Busbetrieb

und den Ausbau der Murgtalstrasse auf vier Spuren vorsah. Beides wurde glücklicherweise nicht realisiert. Der Schock der Ölkrise kam diesmal der Bahn zugute, und zwar massiv. Regierungsrat und Thurgauvolk entschlossen sich, die Bahn zu erhalten und entscheidend zu modernisieren, wofür sie bereit waren, bedeutende Mittel aufzuwenden.

Frauenfeld-Wil-Bahn heute

Heute ist die Frauenfeld-Wil-Bahn ein modernes Transportmittel mit erneuertem Oberbau, modernen Sicherungsanlagen und komfortablen Triebwagen. Nichts mehr mag an die alte Bimmelbahn und deren Eisenbahnromantik erinnern. Nichts? Oder doch! Sind nicht noch einige der alten Stationshäuschen und Güterschuppen erhalten geblieben, in Münchwilen, Rosental und Wängi. Die niedlichen Güterschuppen mit den grossen buggestützten Vordächern, den Sprossenfenstern, den Deckbrettern mit Zahnschnitt, den Schildern aus der Anfangszeit, die 1924/25 angefügten, typisch thurgauischen, in Fachwerk ausgeführten Stationshäuschen mit den kleinen, aber geräumigen Stationsbüros, den Schaltern und den heimeligen kleinen Wartesälen. Liebevoll hatte sie der Architekt mit verzierten Bügen ausgestattet, mit farbigen Mustern des ausgehenden Jugendstils ausgeschmückt, rot und weiss bemalt, mit geflammt Läden verziert. Ob sie wohl erhalten bleiben, diese letzten Zeugen einer 100jährigen Bahntradition? Ich glaube, es könnte auch einem technischen Betrieb gut anstehen, dass er als Zeichen der Verwurzelung in der Gegend und in ihrer Geschichte die handwerklichen Zeugen erhalten würde.

(Mathis, Hans Peter; 100 Jahre Frauenfeld-Wil-Bahn, in: Das Wiler Jahrbuch 1988, Wil)