

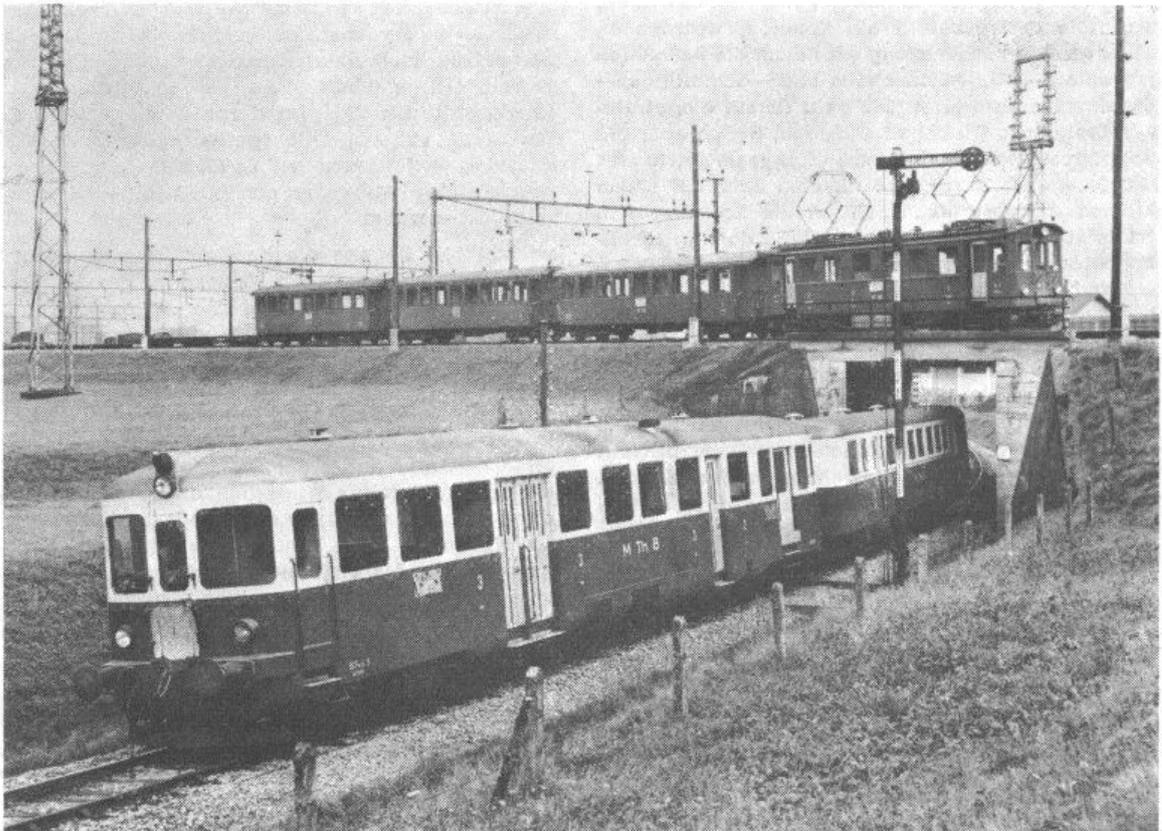
Auf den folgenden Seiten können Sie den längst vergriffenen Sonderdruck aus der Zeitschrift „Eisenbahn Amateur“ Nr. 8/65 – 2/66 nachlesen. Dieser wurde vom FEA eingescannt und wird hier mit Einverständnis des Autors, Hans Waldburger, jenen Lesern zugänglich gemacht, die damals noch nicht auf der Welt waren oder die in kurzen Hosen herumrannten.

Hans Waldburger

Die Frauenfeld—Wil-Bahn

Sonderdruck aus «Eisenbahn-Amateur» Nr. 8/65—2/66

Spurweite	1000 mm	Traktion
Betriebslänge	17,7 km	bis 1921 Dampf
Max. Neigung	46 ‰	ab 1921 Gleichstrom 1200 V
Min. Radius	35 m	Zulässige Vmax 55 km/h
		Max. Anhängelast 140 t



Wil, sanktgallischer Knotenpunkt der thurgauischen Privatbahnen. Oben FW-Zug nach Frauenfeld, unten Mittelthurgaubahn-Dieseltriebwagen unterwegs nach Konstanz (Triebwagen Baujahr 1951, Anhänger 1942 [54]).

Vorgeschichte der Bahn

Als es um die Mitte des vergangenen Jahrhunderts darum ging, die Ostschweiz durch eine Eisenbahnlinie zu erschließen, entbrannten ähnliche Kämpfe um die Trasseewahl wie vor kurzer Zeit bei der Wahl der Autobahnführung zwischen Winterthur und der Ostschweiz. Hier wie dort wurde zunächst eine direkte Linie über Wil nach St. Gallen—Rorschach in Angriff genommen, der nachher eine weitere durch das Thurtal über Frauenfeld—Weinfelden nach Romanshorn folgte. Im Murgtal, das sich vom «Tannenzäpfenland» hinter Sirmach bis nach Frauenfeld erstreckt, hatte man — nicht zuletzt wegen der

schon damals entlang der Murg etablierten Textilindustrie — ernsthafte Hoffnungen auf die Linie Winterthur—St. Gallen gesetzt. Die damalige «St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn» (nachmals Vereinigte Schweizer-Bahnen VSB) zog indessen die geradlinige Führung über Eschlikon—Sirmach einer Berührung des Murgtales vor.

In Frauenfeld machte sich in der Folge ein Interesse für eine direkte Verbindung nach St. Gallen über Wil bemerkbar. Die Ostschweizer Metropole konnte damals nur über Winterthur oder — was indessen meist mehr Zeit in Anspruch nahm — mit der Postkutsche durch das Murgtal erreicht werden, da die

Linie Sulgen—Goßau erst zwanzig Jahre später erbaut wurde. Kurz nach der 1855 erfolgten Eröffnung der Linien Winterthur—Flawil (VSB) und Winterthur—Romanshorn (NOB) wurde ein Ing. Denzler in St. Gallen mit der Ausarbeitung eines Projektes für eine Normalspurbahn Frauenfeld—Wil samt einer zweiten Etappe in Form einer Fortsetzung ins damals noch bahnlose Gebiet Richtung Schaffhausen beauftragt. Die vorgeschlagenen Baukosten waren vermutlich zu hoch, denn die vorliegenden Chroniken wissen nichts mehr über weitere Bahnbestrebungen Frauenfeld—Wil zu berichten.

Erst 1872 nahm die Stadt Frauenfeld wieder einen Anlauf, indem deren Ortsvorsteherschaft bei Ing. Dardier, ebenfalls in St. Gallen, ein weiteres Gutachten für eine Normalspurbahn einholte. Es bildete sich 1875 in Frauenfeld ein Komitee, welches an einer großen Versammlung wiederum die Bahnlinien Frauenfeld—Wil, —Stammheim und —Schlattingen—Schaffhausen erörterte. Die bald darauf eingetretenen Ereignisse (Nationalbahnkrach) ließen aber die Bestrebungen wieder erlahmen. Langsam setzte sich die Erkenntnis durch, daß für eine Bahn mit einem kleinen Verkehrsaufkommen nur die Schmalspur in Frage kommen könne. Erst 1879 fand dann in Eschlikon wieder eine Versammlung statt, an welcher anwesende Ingenieure und Einheimische, die auswärtige Schmalspurbahnen gesehen hatten, über solche berichteten und für die Idee einer schmalspurigen Straßenbahn Frauenfeld—Wil einstanden. Das Komitee versammelte sich noch einige Male, bevor bei Ing. Ehrensperger in Winterthur ein Projekt für eine Bahn in der Art der Waldenburger Bahn bestellt wurde. Wie bei dieser, sah Ehrensperger zunächst auch hier die Spurweite von 75 cm vor, doch einigte man sich bald auf die Meterspur. Im übrigen gedachte aber Ehrensperger die Einrichtungen der Waldenburger Bahn ziemlich unverändert zu übernehmen. Das 1881 abgelieferte Projekt sah Baukosten von Fr. 499 500.— vor.

Während die vorgeschlagene Linienführung später auch fast unverändert ausgeführt wurde, ist erwähnenswert, daß Ehrensperger mit nur drei G 2/2-Lok nach Vorbild der Tavannes—Tramelan je 2 BC 2 und 2 C 2, 1 FZ 2, 3 K und 6 offenen Güterwagen auszukommen glaubte. Der recht vorsichtige Projektverfasser, welcher den zu erwartenden Verkehr anhand der Verhältnisse bei der Töbaltbahn und bei den wenigen damals schon in Betrieb stehenden Schmalspurbahnen berechnete, sagte Betriebseinnahmen von Fr. 66 500.— voraus, denen an Ausgaben Fr. 43 300.— gegenüberstehen sollten. Diese Zahlen sind in der Folge schon in den ersten Betriebsjahren bei weitem überboten worden.

1882 schloß das Komitee mit dem Kanton Thurgau einen Vertrag ab über die Benützung der Staatsstraße durch das Murgtal für die Anlage einer Meterspurbahn, welche nach dem Vertragswortlaut nach Belieben mit Dampf, komprimierter Luft oder mit Elektrizität betrieben werden dürfe (dies drei Jahre nach der Berliner Ausstellungsbahn mit der ersten elektrischen Lok der Welt). War nun der Weg für eine billige Trasseanlage bereits geebnet, begannen dafür die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaf-

fung. Vergeblich wurden Anfragen an die VSB, an einige Banken und verschiedene schweizerische und ausländische Bahnbaugesellschaften gerichtet, alles ohne Erfolg.

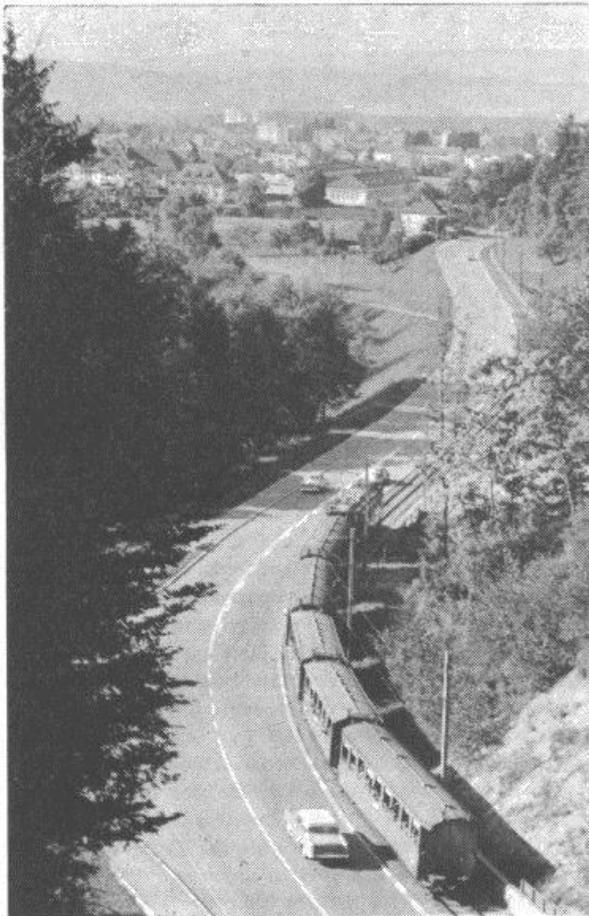
Erst 1884 geschah wieder etwas Entscheidendes, indem der Große Rat des Kantons Thurgau eine staatliche Beteiligung von Fr. 45 000.— in Aussicht stellte. Am 25.—27. Juni 1884 wurde auch die eidgenössische Konzession erteilt, mit der Auflage, daß die Bahn bis zum 1. September 1885 fertiggestellt werden sollte. Diese Frist wurde in der Folge zweimal um je ein Jahr verlängert. Auf der Grundlage der erwähnten Pläne von Ing. Ehrensperger wurden nochmals neue Kostenvoranschläge und Pläne bei einer Firma Buri und Gysin eingeholt. Das neue Projekt sah dann, wie vorauszusehen war, größeres und vermehrtes Rollmaterial in Aussicht und schlug noch einige Trasseänderungen geringfügiger Art vor (einheitliche Führung auf der linken Straßenseite bis Wängi und von dort auf der rechten Seite, wie später ausgeführt). Der neue Voranschlag lautete nun auf Fr. 650 000.— und konnte durch einige Abstriche auf Fr. 600 000.— heruntergedrückt werden.

Im Mai 1886 begann die Kapitalzeichnung, welche sich nur für die Aktien II. Ranges im gewünschten Ausmaß einstellte, während die Aktien I. Ranges und die Obligationen nicht vollständig an den Mann gebracht werden konnten. Hier fand sich dann die Lösung, daß die «Bernische Baugesellschaft für Specialbahnen Pümpin & Herzog», welche in der Folge unter anderen die Birsigtal- und die Sissach—Gelterkinden-Bahn erbaute, zusammen mit der Lokomotivfabrik Winterthur die restlichen Gelder aufbrachte und dafür die Linie in Regie erstellte. Im November 1886 konstituierte sich die Bahngesellschaft. Als erster Präsident wurde der Industrielle C. A. Schweizer von Wängi gewählt.

Der Bau

Die beiden Vertragsunternehmer hatten gemäß Vertrag den Bau bis zum 31. August 1887 auszuführen. Pümpin & Herzog verpflichtete sich zum Preise von Fr. 425 000.— zur Erstellung von Unter- und Oberbau, der Hochbauten und der Telephoneinrichtung. Die SLM hatte zum Preise von Fr. 125 000.— das Rollmaterial (3 G 3/3, 8 Personen-, 2 Gepäck- und 12 Güterwagen) zu besorgen. Für die restlichen Fr. 50 000.— gedachte die Bahn die weiteren Vorarbeiten, den Landerwerb und die Beschaffung des bescheidenen Mobiliars selber auszuführen. Der Landerwerb machte keine großen Schwierigkeiten, indem das meiste Land von Gemeinden und Privaten gratis zur Verfügung gestellt wurde.

Beim Rollmaterial verlangte das Eisenbahndepartement einige kleinere Änderungen, vor allem auch im Hinblick auf die Straßenbenützung, welche letztere eine durchgehende Bremse nötig machte. Der Kanton seinerseits brachte einige Wünsche zur Linienführung und die beiden Nachbarbahnen bezüglich der Gemeinschaftsbahnhöfe an. Es bedurfte noch mancher Verhandlungen, bis die Unternehmerfirma endlich Mitte April 1887 mit dem Bau beginnen konnte. Einige Wochen später traf bereits die erste



Hier öffnet sich das Murgtal ins breite Thurtal. Sechswagenzug der FW auf dem Eigentrassee längs der Straße, wie dies für diese Bahn die Regel ist.

Lok und eine Reihe Güterwagen ein. Da das Rillenschienengleis in Frauenfeld noch nicht gelegt war, wurden diese Fahrzeuge auf der Straße nach der Station «Falken» (später Frauenfeld-Stadt) verbracht und von der Unternehmerin unverzüglich für Bautransporte eingesetzt, so daß sich andere Baubahnfahrzeuge erübrigten.

Ende Juli war der Gleisbau soweit fortgeschritten, daß die Lok bis in den Bahnhof Wil fahren konnte. Ungefähr um diese Zeit wurde auch das Rillenschienengleis zum NOB-Bahnhof Frauenfeld erstellt, worauf das weitere Rollmaterial auf die Bahn übergeführt werden konnte. Zuerst hatte man für diese Strecke Doppelschienen vorgesehen, doch waren diese nicht in den gewünschten Stärken erhältlich, so daß die vor allem im Elsaß gebräuchlichen Demerbe-Schienen gewählt werden mußten, was einige Mehrkosten verursachte. Das geplante Haltestellengebäude in Murkart blieb unausgeführt und ist es bis auf den heutigen Tag auch geblieben. Auf den Zwischenstationen wurden einzig Güterschuppen erstellt; die nötigen Einrichtungen für den Billetverkauf und die Güterannahme wurde in den benachbarten Wirtschaften untergebracht, deren Wirte gleichzeitig als Stationsvorstände fungierten. Annähernd auf den vereinbarten Termin wurde die

Bahnanlage fertiggestellt, am 23. August 1887 wurde die amtliche Kollaudation vorgenommen und vier Tage später traf die bundesrätliche Bewilligung zur Betriebseröffnung ein. Verschiedene Nacharbeiten, besonders die Wiederinstandstellung der Landstraße zogen sich bis ins Jahr 1888 hinein.

Der Dampfbetrieb

Mit einem glanzvollen Fest wurde am 1. September 1887 die neue Straßenbahn Frauenfeld—Wil eröffnet. Zunächst wurde aber erst der Personenverkehr aufgenommen, da große Ereignisse bevorstanden. Der Truppenzusammenzug in den folgenden Wochen wie auch der Reiz der Neuheit bewirkten einen solchen Publikumsandrang, daß sämtliche gedeckten wie offenen Güterwagen für den Personenverkehr eingesetzt werden mußten. Nachdem der Andrang nachließ, konnte am 20. September auch der Güterverkehr aufgenommen werden, der sich über Erwarfen gut entwickelte. Von Anfang an wurden einige Fabriken mit Anschlußgleisen versehen, so daß deren Verkehr, der vordem auf die Stationen der VSB (Aadorf und Eschlikon) gegangen war, auf die neue Bahn überging. Außer dem nebenamtlichen Betriebsleiter Oberst Ad. Ammann von Frauenfeld umfaßte das Personal vorerst 14 Mann, davon 1 Vorstand in Frauenfeld und 13 Mann Fahr- und Unterhaltspersonal.

Vielerorts hätte man sich eine etwas stattlichere Eisenbahn gewünscht, vor allem auch gab die Straßenbenützung damals schon Anlaß zu Kritik, indem befürchtet wurde, die Fuhrwerksräder würden sich im Gleis verfangen, das auf billige Weise in den Straßengrund verlegt worden war. Schon zwei Jahre später begann man mit der Ausrüstung mit Doppelschienen, während Rillenschienen als nicht angängig erachtet wurden, weil man fürchtete, die Züge könnten im Winter steckenbleiben, wenn nicht ständig geputzt würde.

Verschiedentlich hatten sich die Bahnorgane in den ersten Jahren mit unrühmlichen Vorfällen abzugeben. So hatte sich ein Kalb im Packwagen an den Velohaken erhängt, welches dann dem Besitzer vergütet werden mußte, weil «das Thier in einem Wagen transportiert worden ist, der nicht hiefür eingerichtet ist». Bald zeigte sich, daß die 16 kg/m-Schienen zu schwach waren. Darum wurden 1889 und 1890 23,6 kg-Schienen vom gleichen Typ wie bei der Landquart—Davos-Bahn (LD) beschafft. Die erste Wagenladung kam direkt aus Deutschland, die andere war beim Bau der LD übriggeblieben und wurde der FW verkauft, welche damit in erster Linie die äußeren Kurvenstränge versah, während die freierwählenden leichteren Schienen dazu dienten, die nur mit Stumpengleisen dotierten Stationen Matzingen und Rosental mit Ausweichgleisen zu versehen, die auf das 1890 in Frauenfeld stattfindende Eidgenössische Schützenfest dringend nötig wurden.

Es hätte dieses Festes aber nicht einmal bedurft, um auch eine Vermehrung des Rollmaterials herbeizuführen. Wohlversehen mit vermehrtem Rollmaterial und den bestuhlten Güterwagen konnte sich die FW an die Abwicklung des Festverkehrs wagen. Die

Nachbarbahnen VSB, NOB, AB und Toggenburger-Bahn gaben erstmals direkte Billette «sowohl für einfache wie für Kehrfaht» aus, nachdem der direkte Gepäck- und Expreßverkehr schon ein Jahr zuvor aufgenommen worden war. Wie auch bei späteren derartigen Gelegenheiten wurden andere Schmalspurbahnen um Personal gefragt (nebst RhB-Lokpersonal war zeitweise Stationspersonal der Appenzeller Bahn [AB] beschäftigt; von letzteren ist heute noch ein Vorstand bei der AB tätig!). Nebst dem nötigen Lok- und Kondukteurpersonal wurden auch einige Barrierenwärter und Wagenschieber beschäftigt.

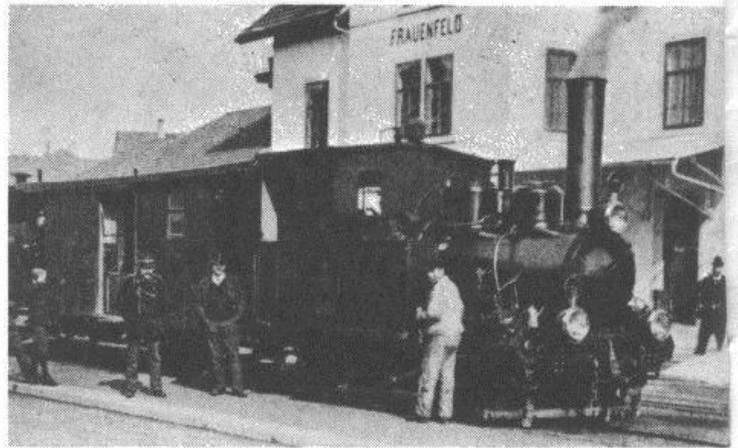
Anfänglich wurden zum bestehenden Fahrplan einige Festzüge regelmäßig und einige andere fakultativ vorgesehen. Schon am ersten Tag wurden aber wegen des unerwartet großen Andranges diese Vorkehren fallengelassen und ein starrer Fahrplan mit Abfahrten von halb sechs Uhr morgens bis halb zehn Uhr abends alle Stunden ab den Stationen Frauenfeld-Stadt und Wil eingeführt. Die Strecke nach Frauenfeld-NOB wurde wegen des Gedränges nicht befahren. Der Betrieb während des zwei Wochen dauernden Festes wurde zu aller Zufriedenheit abgewickelt, so daß das Organisationskomitee dem Personal großzügig Festmedaillen verteilte und Getränke spendierte, während die Verwaltung ein Anerkennungs schreiben erhielt.

Die folgenden Jahre waren durch die flauere Geschäftstätigkeit gekennzeichnet, welche einen Verkehrsrückgang bewirkte, so daß Sparmaßnahmen ergriffen werden mußten. Trotz den trüben Aussichten wurde 1892 dem Bahnkomitee Frauenfeld—Diebenthal ein Beitrag von Fr. 400.— zugebilligt, in der Hoffnung, die Erstellung dieser Bahn könnte erheblichen Mehrverkehr bringen. 1893 fand in Frauenfeld eine kantonale Gewerbeausstellung statt, welche die Lage wieder etwas verbesserte.

Mit dem Eisenbahndepartement ergaben sich Auseinandersetzungen, da dieses, gewarnt durch die Eisenbahnkatastrophen von Münchenstein und Zollkofen in den vorangehenden Jahren, vermehrte Sicherheitsmaßnahmen durchzusetzen beabsichtigte, wobei zwischen Haupt- und Nebenbahnen kein Unterschied gemacht wurde. Die Verwaltung bequeme sich schließlich 1893 zur Einführung des Rückmeldeverfahrens, das aber später wieder aufgehoben wurde. Nachdem das Rollmaterial mit der nichtautomatischen Vakuumbremse geliefert worden war, verlangte das Eisenbahndepartement nun die automatische Hardybremse, was aber aus finanziellen Gründen scheiterte. Erst anlässlich der Elektrifikation 1921 kam die FW als fast letzte Bahn von der nichtautomatischen Bremse ab.

Daneben fehlte es nicht an mannigfaltigen Traktanden für die Bahnorgane, wie etwa die Frage der «Abkühlung der Personenwagen im Sommer» und der «Abwehrmaßnahmen gegen die Cholera». Von Zeit zu Zeit wurden Güterwagen beschafft, was bis 1912 in regelmäßigen Abständen geschah.

Bald wurden wieder sechs Zugspaare eingeführt, da sich sonst «die tausendjährige Gewohnheit, von



Das «Hörnli» in Frauenfeld-Stadt.

Matzingen nach Frauenfeld und von Wängi nach Wil zu Fuß zu gehen, bald wieder breitgemacht hätte». Im Bericht des Jahres 1896 stellte man mit etwelcher Schadenfreude fest, daß das Eisenbahndepartement nunmehr durch die bevorstehende Verstaatlichung der Hauptbahnen derart in Anspruch genommen sei, daß die kleinen Bahnen sich vom Schock der «Vorschriftenwelle» von 1891 etwas erholen könnten. In diesem Jahre wurde auch die Spinnerei Matzingen (später Weberei) mit dem gewünschten Anschlußgleis versehen, was eine erneute Güterwagenbeschaffung rechtfertigte. Wie schon anlässlich des Baues wurden wieder Verhandlungen über den Bau eines etwa 300 m langen Industriegleises nach Oberhofen geführt, doch führten sie leider nicht zum Ziel.

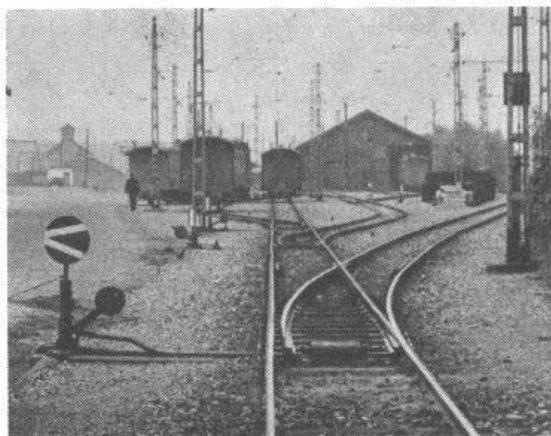
Ein Kantonschützenfest Frauenfeld und ein Gesangsfest in Wängi brachten Mehrverkehr für 1897. Im folgenden Jahr wurde das neue Stationsgebäude Frauenfeld-Stadt erbaut, wobei es so stattlich ausgeführt wurde, daß es bis heute ausreichend Platz bot für den Bahnverkehr und die Betriebsleitung. 1899 wurde als Nebengeschäft der Salzverkauf auf der Station Frauenfeld-Stadt eingeführt. Erstmals mußten für den Streckenunterhalt zeitweise Italiener eingestellt werden (was erst 60 Jahre später wieder nötig wurde). 1901 wurden — wieder zusammen mit der RhB — Schienen beschafft, diesmal mit 25 kg Metergewicht. Ebenfalls 1901 wurde die Haltestelle Weberei Matzingen auch für den Personenverkehr und für den Gepäckverkehr der dortigen Fabrik eingerichtet. In Rosental entstand ein weiteres Anschlußgleis zur damaligen Mühle (heute Zwirnerei). Große Wellen warf die Schweizerische Landwirtschaftliche Ausstellung des Jahres 1903. Auf diese Ausstellung hin wurden vier Güterwagen gekauft, welche sich auch als Aussichts-Personenwagen verwenden ließen. Trotzdem mußten wieder sämtliche Güterwagen für den Personenverkehr eingesetzt werden, der Güterverkehr wurde während der Mittagszeit und mittels Fuhrwerken bewältigt. Während der etwa zwei Wochen dauernden Ausstellung wurden nebst dem gewohnten Verkehr zusätzlich 36 000 Personen befördert.

Da der Verkehr allgemein zunahm, wurden 1903 erstmals sieben Zugspare geführt; während der Ausstellung wurden bis zu 20 Zugspare täglich eingelegt. Schon in diesem Jahre entstanden im Einzugsgebiet verschiedene Autoverbindungen, welche vermehrten Personenverkehr erbrachten.

Das Jahr 1904 war durch die Rollmaterialerneuerung gekennzeichnet: Lok 3 (Murg) erhielt eine neue Feuerbüchse, die älteren Personenwagen eine neue Bestuhlung in der dritten Klasse, wo bis anhin nur Winkelbänke (wie bei den Drittklasswagen der «Spanisch-Bröttli-Bahn») gestanden hatten. Auf der Station Rosental, wo erst seit 1899 eine offene Rampe bestand, wurde ein Güterschuppen erstellt, was von der dortigen Bevölkerung mit Dank quittiert wurde.

Das Jahr 1905 brachte — nach den Worten des Geschäftsberichtes — hohe Einnahmen, aber auch unerhörte Ausgaben. Ein sehr starker Güterverkehr, der nicht viel einbrachte, hatte «überbürdete Züge und chronischen Wagenmangel» zur Folge. Immerhin reichte es wiederum zu einer kleinen Dividende. Die nächsten Jahre bis 1911 waren dann die eigentliche Blütezeit des Dampfbetriebes der FW. Aus Anlaß der im Jahre 1905 stattfindenden Tagung der schweizerischen Statistiker in Frauenfeld wurde ein großes Tabellenwerk über die FW und deren Geschichte gedruckt; trotzdem dieses Werk großzügig an alle Aktionäre der FW verteilt wurde, ist heute keines mehr zu finden. Außerdem trat die FW dem Generalabonnementstarif bei. Der nachfolgende Geschäftsbericht 1906 beklagt sich über die unhaltbar werdende Beeinträchtigung des Personenverkehrs durch den unerwartet ansteigenden Güterverkehr. 1907 wurden reine Güterzüge eingeführt, für welche die bei der Birsigalbahn entbehrlich gewordene Lok «Landskron» angekauft wurde, die allerdings erst 1908 in Betrieb genommen werden konnte.

Der Bau der benachbarten Mittelthurgau-Bahn in den Jahren 1910/11 brachte auch für die FW erhebliche Änderungen. Das bisher aus Richtung Münchwilen in gerader Linie zum Bahnhof Wil verlaufende Gleis mußte verlegt werden, was eine Linienverlängerung um 71 m brachte, die zu verschiedenen Änderungen von Tarifdistanzen führte. Die für die neue Strecke nötigen Schienen wurden von der RhB gekauft, wo sie bereits 20 Jahre in Gebrauch gewesen waren. (Diese Strecke wird zwecks Ausmerzungen im Jahre 1966 erneut verlegt werden und dann entlang der neuen Autobahn verlaufen.) Eine weitere Änderung der Streckenführung ergab sich beim Depot der FW in Wil durch die Erweiterung des Bahnhofes Wil. Die ursprünglich südlich dieses Depots verlaufende Strecke wurde auf die Nordseite verlegt, um für Abstellgleise der SBB Platz zu machen. Das ursprünglich vom Abfahrtsplatz geradeaus führende Hauptgleis mußte nunmehr über Ablenkung geführt werden. Die betreffende Weiche erhielt ein Signal, das bei Stellung ins (ablenkende) Hauptgleis gerade Stellung anzeigt, bei Stellung in die Rangieranlage aber Ablenkung; ein gleichartiger Fall ist auch noch in Wängi vorhanden. In jenen Jahren wurden die Zwi-



Nur für Eingeweihte: Weiche gerade — Weichensignal ablenkend.

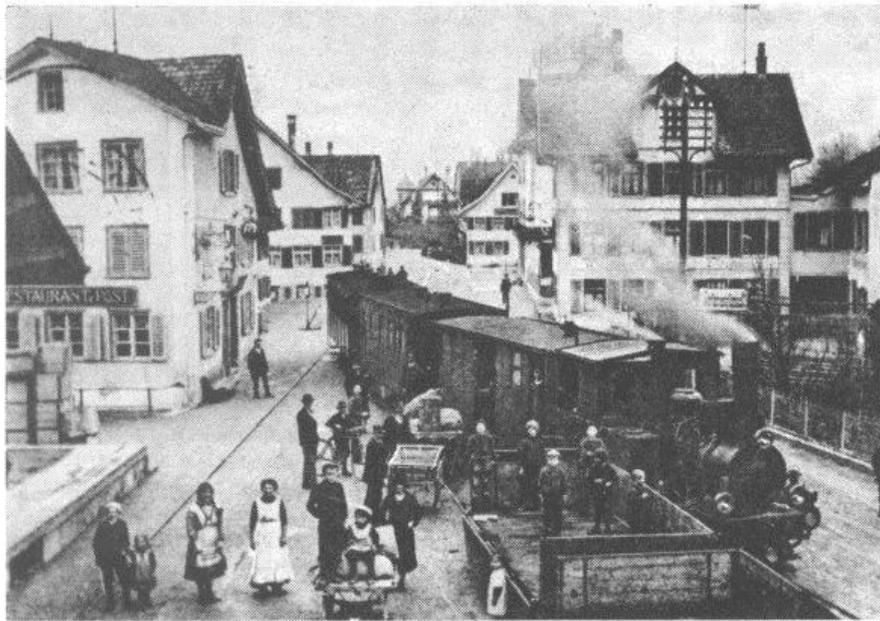
schensstationen mit kleinen Aufnahmegebäuden versehen, besonders auch, weil der Verkehr erheblich zugenommen hatte und in den Wirtschaftshäusern nicht mehr befriedigend abgewickelt werden konnte.

Im Jahre 1911 entstand auch noch in Jakobstal ein Anschlußgleis, das aber 1932 zufolge der Krise nach längerem Nichtgebrauch abgebrochen wurde, wobei das Gleismaterial dann zur Anlage des neuen Anschlusses «Riloga-Werk» in Wängi diente. Die Laderampe wurde erst 1960 anläßlich einer Neugestaltung des Fabrikplatzes abgebrochen.

Jäh unterbrach die lokale Wirtschaftskrise der folgenden Jahre (Fabrikbrände, Betriebseinstellung der Mühle Rosental usw.) die Entwicklung, gerade als das Jubiläum des 25jährigen Bestehens nahte. Auf Abhaltung einer Feier wurde deshalb wie bei manchen anderen Gelegenheiten vorher und nachher erneut verzichtet. Bevor die Krise begonnen hatte, wurden noch Umbauten an der Umladanlage Frauenfeld-SBB vorgenommen, wobei die letzten Normalspurgleise auf der Südseite des Bahnhofes auf Schmalspur umgebaut wurden.

Während der Güterverkehr aus vorerwähnten Gründen bedenklich zurückgegangen war, brachten die Jahre 1911 bis 1914 dank den damals in Mode stehenden Flugtagen und verschiedenen anderen Festlichkeiten wenigstens noch erhöhten Personenverkehr. Nicht wenig trugen hiezu die im Gebiete der FW stattfindenden «Kaisermanöver» des Jahres 1912 bei. Der deutsche Kaiser samt Gefolge benützte zwar die FW nicht, dafür aber zahlreiche Zuschauer aus der näheren und weiteren Umgebung; außerdem waren erhebliche Militärtransporte auszuführen. An zwei Tagen verkehrten die ersten Züge bereits um 4 Uhr morgens.

Die schlechten Betriebsergebnisse schon 1913 und dann erst recht 1914 mit dem Ausbruch des Weltkrieges führten dazu, daß die Bahn bereits 1914 den finanziellen Verpflichtungen nicht mehr nachkommen konnte, so daß die Gemeinden einspringen



Halt in Münchwilen.
Aufnahme etwa 1910.

mußten. Dies wiederholte sich in den folgenden Jahren bis zur Elektrifikation. Die Ausgaben überstiegen in den folgenden Jahren bis 1920 die Einnahmen immer beträchtlicher, 1919 mußten Bund und Kantone Hilfe leisten, damit wenigstens ein reduzierter Betrieb mit vier werktäglichen Zugsparen aufrechterhalten werden konnte.

Schon 1913 wurden Sparmaßnahmen ergriffen. Damit waren keine großen Umbauten mehr möglich, das Personal mußte sich wachsende Lohnabzüge gefallen lassen und der Betrieb wurde zusehends eingeschränkt. Die Schienenauswechslung war 1914 eigentlich noch vorgesehen, doch trafen die bestellten Schienen aus dem Saargebiet nicht mehr ein.

Bei Eintritt des Kriegsbetriebes wurde der Fahrplan stark eingeschränkt, doch brachten die Mobilmachungstage noch den letzten Höhepunkt der Dampftraktion, indem alle fünf Maschinen und die gedeckten Güterwagen für den Militärtransport eingesetzt werden mußten.

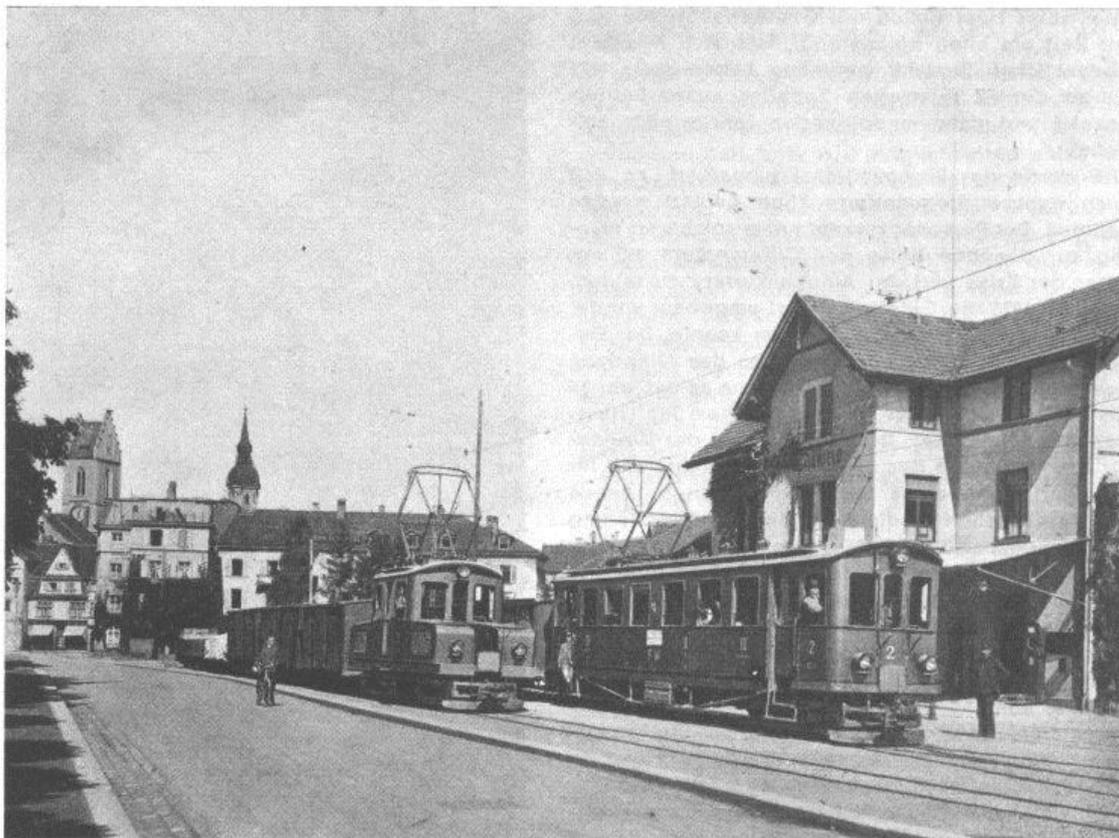
1915 konnte der Fahrplan noch mit sieben Zugsparen aufrechterhalten werden, außerdem traf eine vereinzelt Schienensendung ein, so daß die nötigsten Unterhaltsarbeiten ausgeführt werden konnten. 1916 wurde erstmals wieder über die Elektrifikation gesprochen, nachdem neun Jahre zuvor wegen der Rauchbelästigung in Frauenfeld schon davon die Rede war, mangels geeigneter Stromversorgung aber nicht näher darauf eingetreten wurde. Man dachte daran, mit der Elektrifikation gleich auch die Linie zu verlängern; in Frage kamen Münchwilen—Fischingen und Frauenfeld—Steckborn, später wurde besonders die Linie nach Kirchberg ernsthaft diskutiert. Wegen der Kriegszeit verzichtete man aber vorläufig auf eine Weiterverfolgung der Pläne für Elektrifikation wie Verlängerung.

1917 wurde die Konzession bis 1967 eingeholt, die diesbezüglichen Kosten von Fr. 1400.—belasteten den

Haushalt sehr. Mit Rücksicht auf die Kohlennot wurden nur noch sechs Zugspare geführt, 1918 anfänglich noch fünf (Sonntags vier) und gegen Ende Jahr nur noch vier, während an Sonntagen nur noch ein Milchzug verkehrte. Als große Ausnahme war das Personal der FW am Landesstreik 1918 nicht beteiligt; es mußte sich seitens Streikender allerhand gefallen lassen, dafür bewilligte die Verwaltung anerkannter Weise eine Gratifikation. Vorsichtshalber wurde in diesem Jahre Holz angekauft für die Lokfeuerung, doch wurde diese nicht mehr eingeführt. In Anbetracht der schwierigen Lage gewährten die beiden Kantone ein Darlehen zur Aufrechterhaltung des Betriebes in der Höhe von Fr. 50 000.—. Immer mehr mußte man zur Erkenntnis gelangen, daß nur noch die Modernisierung und Elektrifikation der Bahn dem zunehmenden Schuldenberg Einhalt gebieten konnte. Die Betriebsleiter des EW des Kantons Thurgau und der Trogener Bahn arbeiteten zusammen ein erstes Projekt aus. Das im Dezember 1918 erlassene Bundesgesetz zur «Hilfeleistung an notleidende Privatbahnen» und «zur Einführung des elektrischen Betriebes» eröffneten Aussichten, die dringend nötige Elektrifikation durchführen zu können.

Elektrifikation

Die Verhältnisse besserten sich auch 1919 nicht entscheidend, so daß weiterhin zielbewußt auf die Elektrifikation hingearbeitet wurde. Als neuer Betriebsleiter wurde Elektroingenieur H. Hürlimann, vorher unter anderm bei der Jungfrau-Bahn und in Deutschland tätig gewesen, gewählt. Dieser trat sein Amt 1919 an und legte das fertige Projekt für eine zukünftige elektrische Überlandbahn bereits nach wenigen Wochen vor, so daß die Finanzierungsverhandlungen mit Bund, Kantonen und Gemeinden Anfang 1920 beginnen konnten. Der Dampfbetrieb wurde in dieser Zeit notdürftig aufrecht-



Kurz nach Eröffnung des elektrischen Betriebes 1921: Lok 7 und Triebwagen 2 in Frauenfeld-Stadt.

erhalten, seit Ostern 1919 verkehrten auch wieder einige Sonntagszüge. Dem Personal wurden Lohn-erhöhungen bewilligt und dafür vor allem im Streckenunterhalt Rationalisierungsmaßnahmen durchgeführt; das im Zugsdienst nicht voll beschäftigte Fahrpersonal mußte zeitweise diese Arbeiten übernehmen. Im Sommer 1920 wurden erstmals wieder sieben Zugspare geführt, im Winter waren es dann wieder sechs. Die Autokonzurrenz machte sich sowohl bei der Personen- wie bei der Güterbeförderung bemerkbar, auch wurde der Betrieb wegen häufigen Defekten der Dampflok, deren Unterhalt sich lange Jahre auf das Nötigste beschränkt hatte, immer unzuverlässiger.

Am 18. Juni 1920 tagten in Wängi die Vertreter aller beteiligten Gemeinden, der beiden Kantone und des Bundes und legten den Finanzierungsplan für die Elektrifikation fest, der dann bis Ende Jahr mit Ausnahme des Bundes von allen Beteiligten genehmigt wurde. Die außerordentliche Aktionärsversammlung hatte die Elektrifikation schon am 31. Mai 1920 genehmigt. Im Herbst dieses Jahres begannen die ersten Arbeiten, vorab der Fahrleitungsbau. Die Arbeiten machten große Fortschritte, mußten aber wegen der noch nicht ganz abgeschlossenen Finanzierung zeitweise etwas verzögert werden. Im Laufe des Herbstes 1921 trafen die drei BCe 2/4-Triebwagen für Gleichstrom 1200 Volt ein, so daß die Probefahrten unternommen werden konnten, welchen am 17./18. November die Kollaudation, am 19.

eine Einweihungsfeier und am Tage darnach die Aufnahme des regelmäßigen elektrischen Betriebes folgten. Anlässlich des Einweihungsfestes gab es eine kleine Panne, indem der erste offizielle elektrische Zug bei der Einfahrt in Frauenfeld steckenblieb. Der den Triebwagen führende Direktor brachte aber den Zug bald wieder in Gang, so daß das Malheur kaum auffiel.

Nur nebenbei sei erwähnt, daß mit dem elektrischen Betrieb gewisse urdeutsche amtliche Bezeichnungen wie «Rollsätze» für Kompositionen und «Schiffanstalt» für gewisse Nebengebäude in der Versenkung verschwanden.

Hatte der letzte Dampffahrplan sich vor allem wegen der Bauarbeiten auf sechs Zugspare beschränkt, wurden ab 20. November deren elf geführt. Die Einführung des elektrischen Betriebes ermöglichte eine weitere Personalverminderung. Der aus dem Betriebe ausscheidende Oberlokomotivführer und Depotchef, welcher seit der Eröffnung dabei gewesen war, wurde vorläufig nicht mehr ersetzt, da der nunmehr vollamtliche Direktor der Werkstätte und dem Betriebsdienst direkt vorstand. Noch im Jahre 1920 wurden alle Wagen mit der automatischen Kupplung und der Hardy-Bremse versehen; die Anpassung der Hochbauten, die Ablieferung der Güterlok und der Beginn der Personewagenumbauten fielen ins Jahr 1922.

In den nun folgenden Jahren wurde vor allem auch die Gleisanlage wesentlich verbessert.

Kein gutes Haar ließen die Geschäftsberichte dieser Zeit am alten Rollmaterial, das sich in einem bedenklichen Zustand befunden haben soll; 1924 wurde der FZ 51 «wegen Zerfalls» außer Betrieb gesetzt und dann im folgenden Jahr wieder aufgebaut.

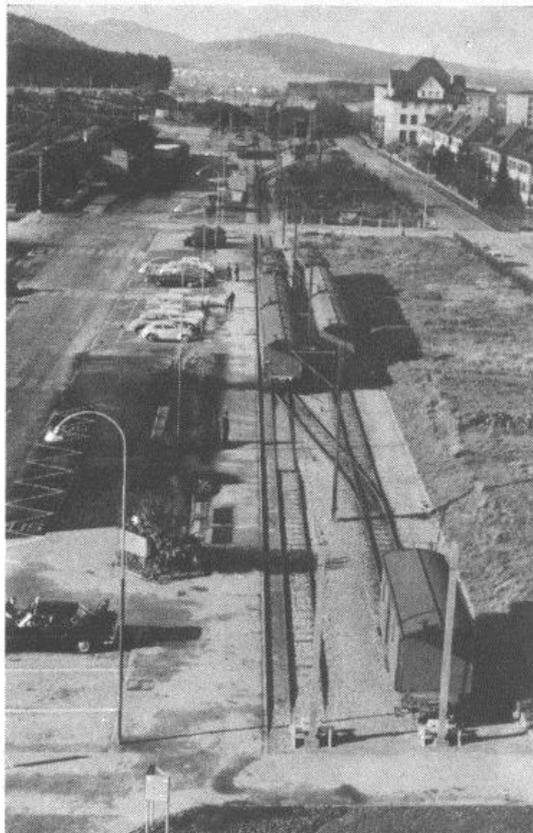
1925 wurde der Einmanndienst eingeführt, so daß auch weniger frequentierte Züge geführt werden konnten. Der Personenverkehr nahm solcherart ständig zu, dagegen hatte der Güterverkehr schwer unter der Krise und der Autokonkurrenz zu leiden, weshalb 1926 die Güterlok derart umgebaut wurde, daß sie auch Personenzüge führen konnte. Der Geschäftsbericht 1926 wurde aus Anlaß des 40jährigen Bestehens der Gesellschaft (die Bahn selbst war ja erst 39 Jahre alt) etwas voreilig zu einem Jubiläumsbericht ausgestaltet. Darin setzte sich der Direktor für die Einführung des Rollschemelverkehrs und für die Einrichtung eines bahneigenen Autobetriebes ein. Da die schon für die Elektrifikationsfinanzierung angegangenen Gemeinden sich weigerten, hierfür Beiträge zu zahlen, wurden die beiden Projekte begraben. Dies war vor allem in bezug auf das Rollschemelprojekt bedauerlich, muß man doch heute in der Rückschau feststellen, daß dieser nie hätte billiger eingeführt werden können und die damals eingesparten Fr. 300 000.— (für die Rollschemelanlage und die Anpassung der Strecke) inzwischen an verlorengegangenem Verkehr und an Umladekosten mehrfach eingebüßt worden sind.

1928 wurde ein großer Teil der Straße Frauenfeld—Wil instandgestellt und gepflästert. Der Kanton hatte 1920 die Bahn erhalten, das Gleis dem ungeeigneten Profil der für den Fuhrwerkverkehr gebauten Straße anzupassen und mußte nun wenigstens teilweise die erneuten Umbaukosten für das Bahngleis übernehmen. Die erforderlichen Materialtransporte konnten per Bahn ausgeführt werden, was erhebliche Mehreinnahmen erbrachte.

Da sich die Kollisionen mit Straßenfahrzeugen mehrten, wurde das Personal durch einen Juristen in der Ausfertigung von Tatbestandsaufnahmen unterrichtet. Im Jahre 1929 wurde der direkte Güterverkehr eingeführt, so daß das Umkartieren entfiel. 1930 wurde das Depotgebäude Frauenfeld, über dessen Ersatz schon 1920 gesprochen wurde und das heute noch steht, nochmals notdürftig erweitert. 1931/32 erfolgten der Einbau von Rollenlagern in die Triebfahrzeuge und der Bau des Anschlußgleises «Riloga» in Wängi samt der Herrichtung des Güterwagens P 171. 1934 folgte die Einrichtung eines weiteren Gleisanschlusses zur Mühle Matzingen.

Um die zeitweise recht selten verkehrenden Anhängewagen unterbringen zu können, wurde das Depot Wil um ein Gleis erweitert. Die dortige unbenützte Drehscheibe konnte für den erwähnten Gleisanschluß in Matzingen verwendet werden. Die Güterwagen 181—186 wurden für den Verlad von losem Weizen eingerichtet und in Frauenfeld eine Anlage zum Umlad des Weizens errichtet.

1936 erhielten die Haltestellen Lichtsignale, damit Halte auf Verlangen eingeführt werden konnten, was zur Verminderung der Fahrzeit beitrug. Es wurde alles unternommen, um vor allem die Güterverfrachter der Bahn zu erhalten, so daß der Güter-



Die Stationsanlage in Wil mit zwei abfahrbereiten Zügen. Im Hintergrund die Depotanlage, links die SBB-Gleise.

verkehr sich gegenüber anderen Schmalspurbahnen in ganz annehmbarem Rahmen hielt.

Im gleichen Jahre begann eine der bedeutendsten Arbeiten der FW, wenn man von der Elektrifikation absieht, indem schrittweise Bahn und Straße durch Stellsteine getrennt wurden. Nebst den Strecken durch die Dorfkerne fehlt heute nur noch ein kurzes Stück von Matzingen nach Jakobstal, das wegen des Autobahnbaues zurückgestellt wurde.

Der Geschäftsbericht 1938 klagt über die Konkurrenz einerseits durch die Fahrräder auf den nun besser ausgebauten Straßen, anderseits über die Preisunterbietungen durch die Carunternehmungen im Gesellschaftsreiseverkehr. 1938 wurde das Anschlußgleis zur Fabrik Murkart wieder in Betrieb genommen; auf der Station Rosental wurde die Besorgung der bis anhin selbständigen Poststelle übernommen und die Trennung Bahn/Straße fortgesetzt.

Mit Einbruch des Zweiten Weltkrieges wurden statt zwölf nur noch zehn Zugpaare geführt, trotzdem nahm der Verkehr zu, da der Autoverkehr bald zum Erlahmen kam. Besonders auch der Abonnentenverkehr nahm erheblich zu, ebenso kehrte der bisher durch die Cars geführte Wintersportverkehr zur Bahn zurück, so daß zeitweise Schnellzüge mit Anschluß ins Toggenburg geführt wurden.

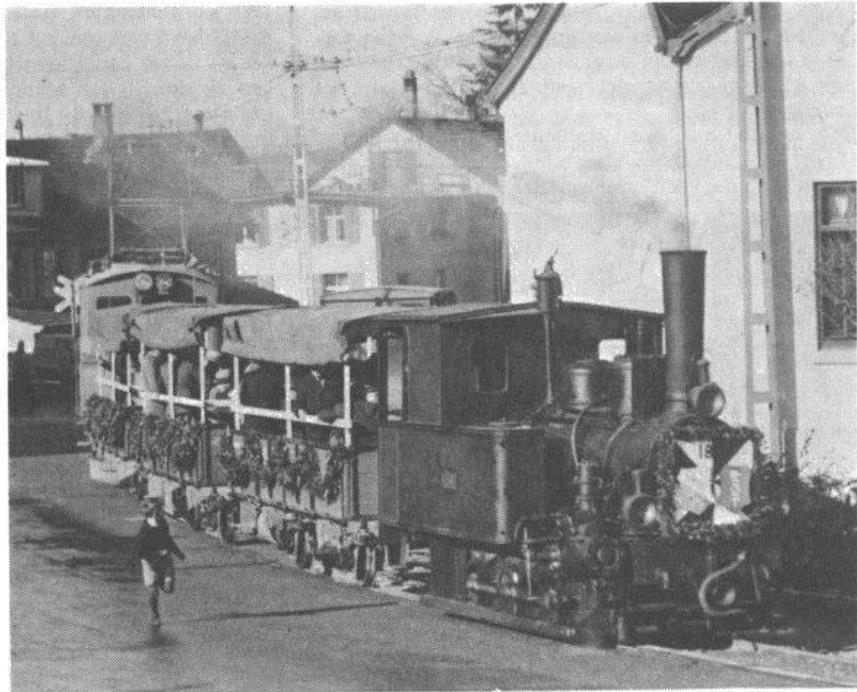
1940 erfolgte die Wahl des FW-Bahnmeisters zum Gemeinschaftsbahnmeister für MThB und FW. 1941 konnte die schon jahrelang angestrebte Sanierung der Finanzen durchgeführt werden, und die beiden ersten Vierachs-Personenwagen wurden in Betrieb genommen. Da die Geschäfte wieder besser gingen, wurde der 55. Geschäftsbericht wieder einmal in festlichem Gewand ausgegeben und mit zahlreichen Tabellen versehen, die als separater Anhang erschienen. Trotz dem reduzierten Straßenverkehr wurde die Abtrennung weiterhin fortgesetzt, was sich dann später als sehr weitsichtig herausstellte.

1943 wurden erstmals mehr als eine halbe Million Reisende befördert, die Betriebseinnahmen erreichten Fr. 416 000.—, während die Betriebsausgaben lediglich Fr. 301 000.— ausmachten. Erstmals wurde eine Teilstrecke von der weniger befahrenen Straße Frauenfeld—Wängi abgetrennt. Das folgende Jahr 1944 brachte besonders auch Interniertentransporte, so daß nun sogar 625 000 Personen befördert wurden. Mit einem nächtlichen Extrazug wurden einmal 1000 Internierte transportiert, wobei einmal mehr bestuhlte Güterwagen zum Einsatz kamen. Witzig vermerkt der Jahresbericht, man habe nicht zuletzt eine Verkehrssteigerung durch weibliche Reisende zu verzeichnen gehabt, welche den Internierten nachzogen... Nicht nur durch diese und die Militärtransporte, sondern vor allem durch Jugendliche wurde das Rollmaterial stark strapaziert. Es war damals üblich, nächtlicherweise FW-Güterwagen über die Gleisenden hinaus auf der Straße herum-

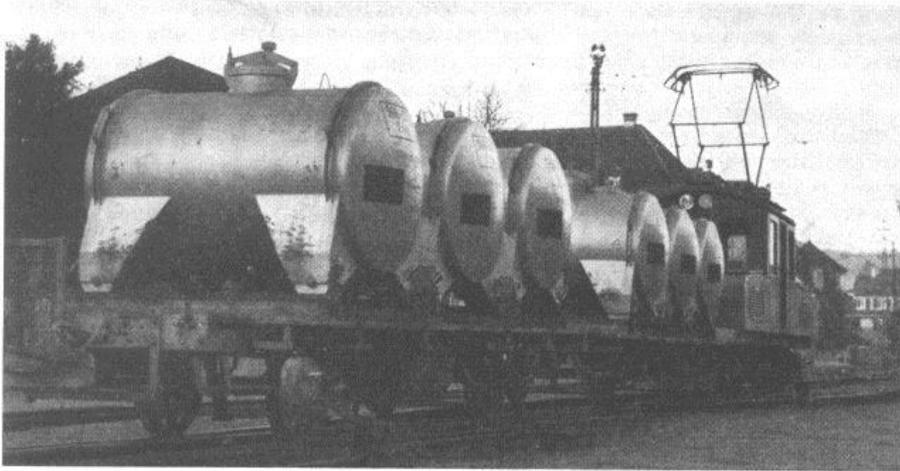
zuschoben und irgendwo stehenzulassen, wenn die Kraft nicht mehr ausreichte.

In diesem Jahre wurden zum erstenmal die Tramzüge Wil—Münchwilen eingeführt, die auch die Güterwagen nach dieser Station führen. Bei SIG wurde sondiert über die Möglichkeiten eines Umbaus der Triebwagen. 1945 erreichte der Personenverkehr eine neue Höchstzahl, so daß ohne Bedenken zwei neue Personenwagen in Auftrag gegeben werden konnten, welche die SIG 1946 ablieferte. Diese beiden Fahrzeuge kamen erstmals auf Rollschemeln, während bisher die Wagenkasten und Drehgestelle getrennt transportiert worden waren. Der gute Geschäftsgang erlaubte es, den Anlaß «25 Jahre elektrischer Betrieb» zu einem Volksfest werden zu lassen, bei welcher Gelegenheit die remiserte Dampflok wieder einmal hervorgeholt und herumgeschoben wurde. Zudem erschien eine Festschrift.

Für den Umlad von flüssigen Brennstoffen wurde in Frauenfeld und Wil eine Pumpenanlage erstellt, ein Kesselwagen war schon seit 1937 vorhanden. Die Triebwagen wurden 1947 im mechanischen Teil umgebaut, was deren Lauf verbesserte. Verschiedenenorts wurde die Sicht verbessert, was aber zur Folge hatte, daß in erster Linie die Autos schneller fuhren, so daß erneut Unfälle zu verzeichnen waren. In vier Geschäftsberichten (1945 bis 1948) legt der Betriebsdirektor dar, warum er im Zürcher Oberland für den Bahnabbruch, bei der eigenen Bahn aber vehement für die Erhaltung eintrat!



Der Jubiläumszug vom November 1946, diskret von der elektrischen Güterzuglokomotive geschoben, mit drei L-Wagen voll Ehrengästen.



Melasse-
Behälter auf
FW-Wagen.

Ein Gesuch um Erstellung einer Haltestelle Lüdem wurde 1948 abgelehnt, diese Haltestelle wurde erst 1956 eröffnet. Anlässlich der Betriebseinstellung der Urikon—Bauma-Bahn wurde verschiedenes Schienenmaterial übernommen und vor allem in der Rangieranlage Wil eingebaut.

1949 gab das Eigentrassee viel zu reden, indem die einen die Stellsteine der «Mürli-Bahn» als zu hoch, die anderen als zu niedrig betrachteten. Das Amt für Verkehr kam zur Überzeugung, daß die gewählte Art durchaus richtig sei und das Bundesgericht entschied, daß das derart gebildete Trasseee als abgeschlossenes Bahngelände zu betrachten sei, also vom Publikum nicht betreten werden dürfe.

Erstmals wurde in diesem Jahr ein alter Personenwagen zu einem Güterwagen umgebaut, besonders für den Transport von Möbeln von Münchwilen nach Wil. Diesem Umbau folgten bis 1964 noch weitere sechs. Im gleichen Jahre wurden zwei weitere Strecken auf Eigentrassee verlegt, und es wurden Geschwindigkeitstafeln angebracht, mit Rücksicht auf den Straßenverkehr nicht mit Zahlen, sondern mit Strichen.

1950 wurde bei den Fachleuten Rémy/Hohl und Meyer ein Gutachten über eine allfällige Betriebsumstellung der FW eingeholt. Diese kamen aber zum

Schluß, daß von einer solchen mit Rücksicht auf den guten Zustand der Bahn unbedingt abzuraten sei. In diesem Jahr begann die weitere Zusammenlegung der Verwaltung mit jener der MThB, für welche zunächst eine Zusammenarbeit mit der BT beabsichtigt war. Dabei wurden weitgehend die Oberbeamten der FW auch für die MThB übernommen.

1951 gelangte die FW mit dem Gesuch an die beiden Kantone, sie möchten die Kosten für den Triebwagenumbau zusammen mit den Gemeinden übernehmen. Diesem Gesuch konnte erst 1953 vollständig entsprochen werden, nachdem der Verteiler festgelegt war. Unterdessen war der Umbau bereits teilweise vorgenommen worden, wobei Triebwagen Nr. 1 zunächst mit umgebautem Wagenkasten, aber noch zweimotorig in Betrieb gekommen war, weil der Kredit für die neuen Motoren noch nicht bewilligt war. Dieser Umbau war in den Werkstätten der SWS vorgenommen worden, so daß zeitweise nur drei Triebfahrzeuge auf der Bahn vorhanden waren. Zur weiteren Bautätigkeit gehörte im Jahre 1951 der Umbau der Station Münchwilen, wo das Ausweicheis aus der Straße heraus gegen die Station verlegt wurde. 1952 wurde ein altes Projekt verwirklicht mit dem Umbau der Gleisanlage in Wil, wo bisher nur ein Stumpengleis vor den Bahnhof ge-



Umlad auf
Traktorzug.

führt hatte. Nunmehr können die normalen Umfahrmäner erledigt werden, ohne daß über die benachbarte Straße gefahren werden muß. 1953 sodann wurde das Rillenschienenstück «St. Gallerstraße» in Frauenfeld umgebaut und auf VBZ-Schienen verlegt. 1955 wurde zwischen Rosental und Münchwilen die Verlegung eines Streckenabschnittes, der wenige Jahre zuvor auf Eigentrassee neu erstellt worden war, wegen einer Straßenkorrektur notwendig. Durch Fabrikneubauten bedingt, mußten auch die Gleis- und Fahrleitungsanlagen der Station Wängi umgebaut werden.

Im Jahre 1950 war der Transport von Melasse für die Preßhefefabrik Stettfurt (bei Matzingen), welcher bisher mittels Fässern abgewickelt wurde, auf Großbehälter umgestellt, die von der Zuckerfabrik Aarberg per SBB bis Frauenfeld, von dort nach Matzingen per FW und das letzte Stück mit einem Traktor befördert wurden. Seit der Inbetriebnahme der neuen Zuckerfabrik Frauenfeld gingen diese Transporte verloren.

In den Jahren 1957/58 wurde das seither letzte Stück auf Eigentrassee verlegt, wobei besonders die Korrektur des Durchbruches beim «Hundsrücken» Frauenfeld eine längst erwünschte Verbesserung der Linienführung ergab, indem die betreffende Kurve, beim Dampfbetrieb mit maximal 18 km/h befahren, nunmehr für 45 km/h ausgebaut ist. 1958/59 wurde der Schleifwagen der Bremgarten—Dietikon-Bahn (X 303, früher Xe 2/2 Tram Biel) längere Zeit gemietet und damit sämtliche Eigentrassee-Gleise von den Riffeln befreit.

Wegen des bescheidenen Verkehrs wurde die Station Rosental ab 1958 an Sonntagen nicht mehr bedient. Bemerkenswert ist immerhin, daß an Sonntagen drei Zugskreuzungen stattfinden, wobei die Weichenbedienung und allfällige Kreuzungsverlegungen durch das Fahrpersonal vorgenommen werden.

Nachdem bereits 1958 davon die Rede war, wurden 1959 die Planungsarbeiten für den Ersatz der mitten auf dem Dorfplatz liegenden Station Matzingen durch einen Neubau außerhalb des Dorfes an die Hand genommen. Nachdem anfänglich die Arbeiten flüssig vorangingen, stellten sich nach und nach Schwierigkeiten ein, so daß diese Angelegenheit heute, fünf Jahre später, noch nicht viel weiter gediehen ist.

In verschiedenen Etappen wurden die bestehenden Stationsgebäude modernisiert. 1959 war in Münchwilen das Stationsbüro vergrößert worden, im Jahr darauf folgte jenes in Wängi und im Jahre 1961 wurde das Stationsgebäude von Frauenfeld-Stadt modernisiert.

In den letzten Jahren wurde erneut die Frage des Spurwechselverkehrs aktuell, dies besonders in bezug auf den Verkehr von Wagenladungen zwischen dem Getreidesilo Wil und den FW-Stationen. Nach Vorbild der LEB will man nun den Großbehälterverkehr einführen, die bezüglichen Arbeiten sind im Gange.

Im Jahre 1964 wurde der Übergang bei Gloten-Sirnach mit einer Halbbarrierenanlage ausgestattet, welche allerdings nach kurzer Betriebsdauer wieder abmontiert und an einer neuen Straße Sirnach—Wil

installiert werden mußte, weil die betreffende Straße zufolge des Autobahnbaues außer Dienst gestellt wurde.

Im Herbst 1964 kaufte die FW erstmals in ihrer Geschichte gebrauchtes Rollmaterial, als die Schaffhausen—Schleitheim-Bahn auf Autobusbetrieb umgestellt wurde.

Besorgniserregend war die im Herbst 1963 erfolgte Kündigung des Postbeförderungsvertrages durch die PTT, welche auf eigenen Lastwagenbetrieb überzugehen gedachte, nachdem der bis anhin verwendete ZI 75 sich für den zunehmenden Verkehr als zu klein erwies. In der in den ersten Tagen des Jahres 1964 entflammten Pressediskussion (samt Fernsehen) stellte sich die Öffentlichkeit mehrheitlich hinter die Bahn. In bahngegnerischen Äußerungen wurde dagegen unversehens der Umstand hervorgehoben, daß 1967 die 1917 erteilte Bahnkonzession ablaufe und es dann an der Zeit sei, daß die FW das Feld zugunsten eines Trolleybusbetriebes räume. Wenn auch die Verhältnisse seit dem für die Bahn günstig lautenden Gutachten von 1949 durch die ungeahnte Zunahme des Straßenverkehrs und das Zusammenfallen von großen Neuinvestitionen (Triebwagenbeschaffungen, Depotneubau usw.) mit der Konzessionserneuerung etwas geändert haben, so ist doch zu hoffen, daß es gelingen wird, diese interessante Schmalspurbahn mit ihrem intensiven Güterverkehr beibehalten zu können.

Das Rollmaterial

Höchstbreite der Fahrzeuge	2,45 m
max. Geschwindigkeit	55 km/h
ausg. Wagen mit Radstand 2,30 m	45 km/h
Kupplung bis 1921: Steifkupplung	
ab 1921: automatische Mittelkupplung	
Stromart:	Gleichstrom 1200—1350 Volt
	Pantographenstromabnehmer
	Dachrutenkupplungen f. Anhängewg.
Bremssystem:	Vakuumbremse Hardy
	(bis 1921 nichtautom. Vakuumbremse)

Für das FW-Rollmaterial charakteristisch ist nebst der eigenartigen braunen Farbe wohl die auffallend schmale, hohe Bauart der Fahrzeuge. Die ersten Fahrzeuge von 1887 waren zwar noch recht niedrig, doch wurde die Strecke so angelegt, daß anlässlich späterer Rollmaterialbeschaffungen nur «in die Höhe» gegangen werden konnte. «Der Höhepunkt» wurde dann mit den Motorwagen gesetzt, die schon mit Rücksicht auf die hohe Fahrleitungslage (bis zu 6,00 m ab SOK) hoch gebaut wurden, damit die Pantographen nicht allzu große Höhendifferenz zu überbrücken hatten. Gleichzeitig war zwar damals ein erster Anlauf zur Vergrößerung des Lichtraumprofils genommen worden, indem die Fahrleitung so angelegt wurde, daß der Rollschemelverkehr hätte eingeführt werden können. Anlässlich der Verlegung auf Eigentrassee wurde dann — da ja inzwischen der Rollschemelverkehr als nicht erwünscht abgetan worden war — das Gleis wieder mehr gegen die Fahrleitungsmasten versetzt, um nicht allzuviel Landerwerbe tätigen zu müssen. Der Umstand des eigenartigen Lichtraumprofils der Bahn bringt es mit sich, daß heute sozusagen von keiner anderen Schweizer Bahn Rollmaterial entliehen wer-

den könnte, nicht zuletzt auch deshalb, weil manche Bahnen jetzt auf Druckluftbremsen umgestellt worden sind. Der 1955 gemietete SZB-BCFe 4/41 wies zwar eine Breite von 2,70 m auf, konnte aber nur beschränkt eingesetzt werden und brachte anfänglich verschiedene Überraschungen, wenn er zum Beispiel in den Dörfern plötzlich Reklametafeln umbog, an denen die FW-Fahrzeuge elegant vorbeigekommen waren.

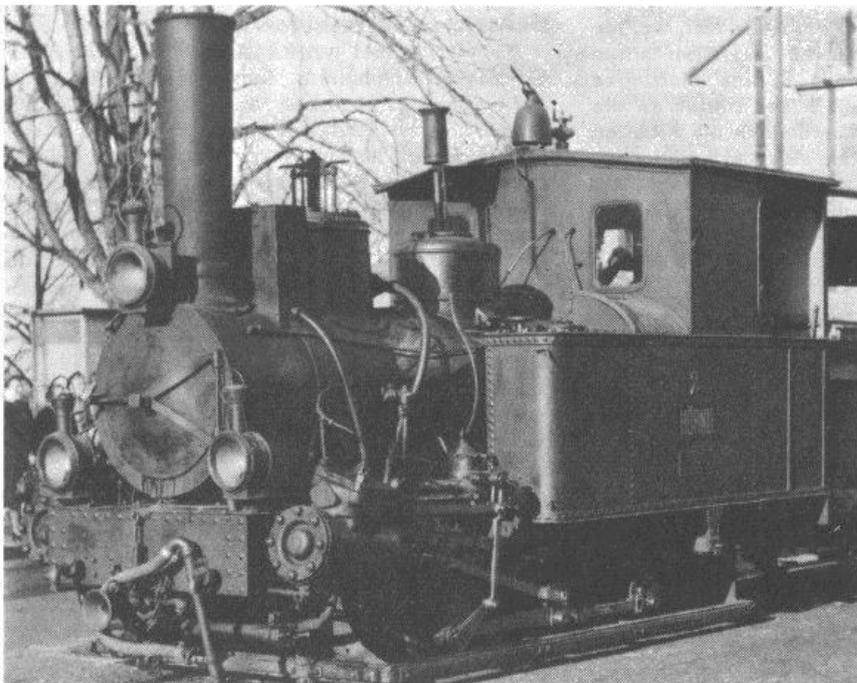
Wenn es einmal die Frage der in absehbarer Zeit nötig werdenden Triebfahrzeugerneuerung näher zu prüfen gilt, so wird es nicht leicht sein, zu entscheiden, ob man beim bisherigen Lichtraumprofil bleiben will oder (was erhebliche Aufwendungen nötig machen würde) die Strecke umbauen und sogenannte Einheitsfahrzeuge beschaffen will.

Die braune Farbe besaß das Rollmaterial der FW vermutlich von allem Anfang an, anfänglich allerdings noch viel dunkler. Seit der Elektrifikation hat sich die Farbe immer mehr aufgehellt, welcher Prozeß jetzt zum Stillstand gekommen sein dürfte, denn eine Farbenfabrik führt in ihrem Sortiment eine spezielle Farbe mit der Bezeichnung «FW-Braun»! Die Anschriften sind elfenbeinfarbig, wobei nebst den diversen Anschriften für den Dienst- und Publikumsgebrauch auf den Personenzugmaschinen nur die Initialen figurieren, da ja sämtliche Wagen auch noch Routentafeln tragen.

Das Projekt Ehrensperger hatte 1881 einzig zweiachsige Dampflok vorgesehen. Beim endgültigen Projekt wurden dann aber etwas größere dreiachsige Tenderlok vorgesehen, von denen SLM 1887 drei Stück lieferte. Es waren leichte Straßenbahnmotoren ähnlicher Bauart, wie sie nachher an PSC/RdB (Jura) geliefert wurden (siehe vorhergehende Lexikonseiten CMN). Die ersten Anhängewagen

wagen wurden von SIG geliefert und entsprachen ebenfalls den damals auf ähnlichen Bahnen eingeführten zweiachsigen Wagentypen. Die C 1—5 wiesen 30, die BC 21—23 27 Plätze auf. Petrolbeleuchtung und Ofenheizung gehörten zur bescheidenen Ausrüstung. Zwei FZ 51—52, die vier K 151—154 und acht offene Güterwagen L 101—108 sollten für den erwarteten Verkehr genügen.

Bald zeigte sich, daß der Verkehr die Erwartungen bei weitem übertraf, und es wurde die Ergänzung des Rollmaterialbestandes an die Hand genommen. 1889 kamen bereits zwei weitere gedeckte Güterwagen in Betrieb. Diese mußten auch als Reserve für die beiden Gepäck/Postwagen dienen, bekamen darum Stirnwandtüren und die Nr. 61/62. Zwei weitere Wagen dieser Bauart von 1891 erhielten die Bezeichnung K 161—162. Da eine Lok fast ausschließlich mit der Überfuhr von Güterwagen nach dem NOB-Bahnhof (46‰-Rampe) beschäftigt war, konnte auch der Bestand von drei Lok nicht lange genügen; bereits im Sommer 1890 kam eine vierte gleicher Bauart in Betrieb. Anfang 1890 waren die beiden BC 11—12 von SIG geliefert worden, welche nun erstmals Dampfheizung aufwiesen. Da die drei ersten Lok noch nicht damit ausgerüstet waren, die vierte wie erwähnt erst später in Betrieb kam, mußten die Wagen zunächst unbenutzt stehen gelassen werden, bis wärmere Witterung eintrat. Zwischen dem erwähnten Schützenfest von 1890 und dem Wintereinbruch richtete dann SLM auch die drei älteren Lok für die Dampfheizung ein, während die eigene Werkstätte die älteren Personenzugmaschinen damit ausrüstete. Für die Gepäck/Postwagen wurde die Ofenheizung beibehalten. Die Betreuung des Ofens war dem Postbegleiter übertragen.



Lok Nr. 2 «Hörnli», ehemals «Wyl» (1887). Diese leichte Dreikuppler-Straßenbahnlok hat schräggestellte Zylinder mit Antrieb auf die Mittelachse und Brown-Steuerung.

Die beiden Personenwagen waren von sehr langer Bauart mit einem Radstand von 5,20 m. Dadurch konnten 36 Sitzplätze eingebaut werden, so daß in flauen Zeiten mit einem solchen Wagen allein gefahren werden konnte, weshalb die Wagen auch die Polsterklasse aufwiesen. Die Nachteile des für FW-Verhältnisse (kleinster Kurvenradius 35 m) großen Achsstandes sollten gemäß Geschäftsbericht 1890 durch den Einbau von «Neuhauser Patentachs-büchsen» gemildert worden sein. Im gleichen Jahr hatte das Eisenbahndepartement auch die Anbringung von Geschwindigkeitsmessern durchgesetzt. Während die Maschine Nr. 4 bereits von Anfang an einen solchen Typ «Haushälter» bekommen hatte, wurden die älteren im Laufe der Zeit auch damit ausgerüstet. Die Zurückhaltung der Bahnverwaltung verwandelte sich bald in eitel Freude, denn diese Vorkehrung hatte «auf die Fahrweise einen wohl-tuenden Einfluß im Sinne einer Mäßigung und Re-gelung». 1891 kamen die bereits erwähnten K 163—164 in Betrieb und 1892 wurde in der eigenen Werkstätte ein kleiner Kranwagen erstellt, der es erlaubte, die Wagen zwecks Achsauswechslung usw. einseitig zu heben. Da der Wagen nur in Frauenfeld auf einem Quergleis von etwa 2 m Länge verwendet wird, wurde er in den Rollmaterialverzeichnissen nie erwähnt. Er leistet dessenungeachtet noch heute gute Dienste. Im folgenden Jahr machte sich die Werkstätte an den Bau eines weiteren Fahrzeuges dieser Größenordnung: ein Rollwagen mit Bezeichnung X 96 (letztere hat er erst viel später bekommen). Dieser diente dann in späteren Jahren vor-nehmlich dem «Kurvenschmieren», eine Arbeit, die ab 1955 durch die Spurkransschmierapparate der Triebfahrzeuge übernommen wurde.

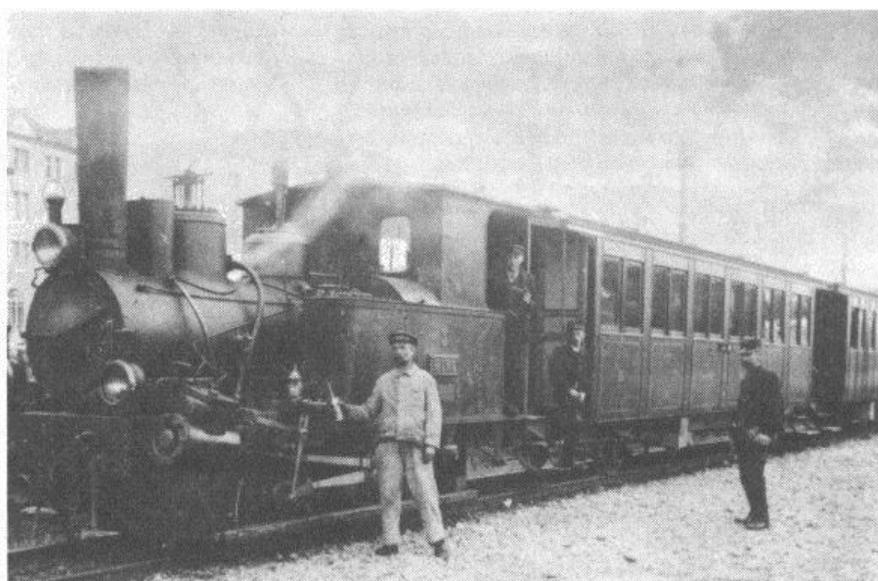
1897 kamen noch die ebenfalls von SIG gelieferten K 165—166 in Betrieb, denen dann 1903 erstmals Fahr-

zeuge der SWS folgten. Es waren dies die J 171—174, welche erstmals zwei Plattformen aufwiesen. Nebst Stirnwandtüren gehörten anfänglich Rolläden zur Ausrüstung, so daß die Wagen nach Hochrollen der Seitenwände und der Montage von Bänken auch als Aussichtswagen verwendet werden konnten.

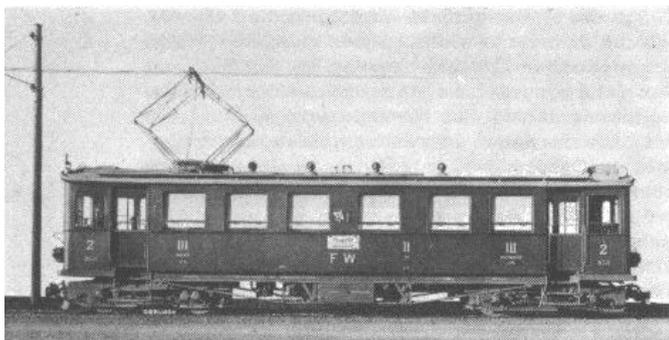
Wie der Bahnverkehr, so entwickelte sich in diesen Jahren auch der Postverkehr. Zunächst wurde er-wogen, einen der Personenwagen zu einem CZ zu verwandeln oder einen richtigen Postwagen zu be-schaffen. 1905 wurden dann bei beiden Gepäck-wagen die eine Plattform in den Postraum einbe-zogen, wodurch dem Ubel fürs erste abgeholfen war.

1906 lieferte wiederum SWS erstmals Güterwagen für 10 Tonnen Tragkraft, die K 181—182 und L 131—132. Lange Lieferfrist und ein zu hoher Preis waren laut Geschäftsbericht der Dank für die Bevorzugung der einheimischen Industrie gegenüber der in jenen Jahren oftmals als Lieferanten auftretenden aus-ländischen Fabriken. Um für die Schottertransporte usw. etwas praktischere Wagen zu haben, baute die eigene Werkstätte aus Reservematerial die beiden M 111—112, die 1911 in Betrieb kamen. Im folgenden Jahr wurde trotz den Erfahrungen von 1906 wieder Rollmaterial von SWS bezogen: die K 183—186 und die L 133—134.

1907 war der knapp gewordene Rollmaterialbestand noch durch Ankauf einer fünften Dampflok erweitert worden. Von der elektrifizierten Birsigalbahn konnte die Tramwaylok Nr. 4 («Landskron») erwor-ben werden. Sie unterschied sich äußerlich durch das Dach über die ganze Maschine und die dop-pelte Anordnung der Bedienungshebel. Weder beim Personal noch beim Publikum erfreute sich die Maschine besonderer Beliebtheit. Einige Unfälle, an denen allerdings wohl eher die nicht immer ganz



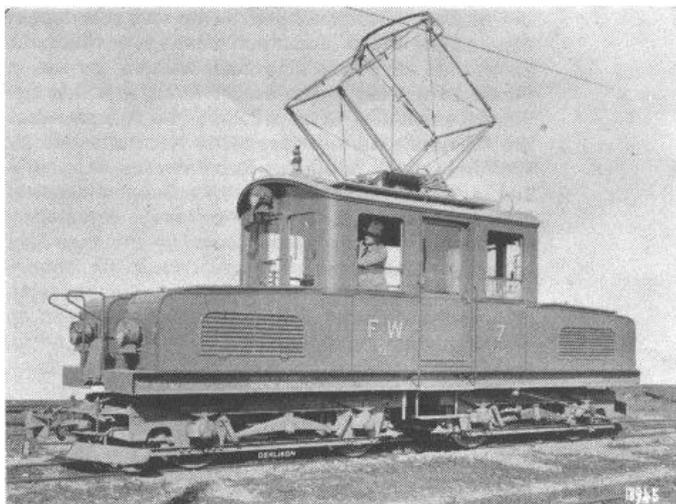
Lok 3 «Murg» mit «großem» BC in Wil, etwa 1910.



BCe 2/4 2 in seinem Geburtsjahr 1921. Ein zweiter Pantograph folgte bald, zwei weitere Triebmotoren im Jahre 1953. Dafür verschwanden die Wappen.

nüchterne Mannschaft als die Maschine schuld war, taten das ihre, daß niemand darüber traurig war, als die Maschine 1917 an die Fischerwerke in Schaffhausen verkauft werden konnte. In den letzten Jahren war sie nur noch wenig tätig, nachdem mit Kriegseintritt die reinen Güterzüge aufgehoben worden waren.

Mit der Eröffnung des elektrischen Betriebes im Jahre 1921 kamen zunächst die drei Triebwagen BCe 2/4 1—3 von SWS/MFO in Betrieb, die äußerlich den damals erbauten «Überlandbahn-Triebwagen» entsprachen. In der Innenausstattung fallen aber die Seitengänge auf, welche die Polsterklasse-Reisenden vor Störungen durch zirkulierende Reisende und Kondukteure schützen. Anfänglich schmückten die beiden Kantonswappen die Seiten-



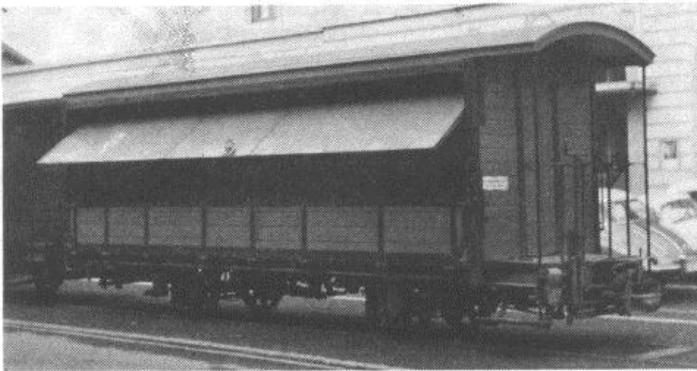
Die einzige Güterlok, Ge 4/4 7. Seit Umbau 1926 Vmax 45 statt 35 km/h, damit auch für Personenzüge verwendbar.

wände. Bald gesellte sich auch ein zweiter Stromabnehmer zum vorderst alleinigen.

Erst Anfang 1922 konnte die Güterlok Ge 4/4 7 in Betrieb genommen werden, welche für reine Güterzüge gedacht war. Da sich die Notwendigkeit herausstellte, sie auch als Reserve für die Personen-Triebwagen einsetzen zu können, wurde 1926 die Schaltung so geändert, daß die Lok nach Erreichen der Höchstgeschwindigkeit mit vier Motoren (etwa 35 km/h) mit nur zwei Motoren mit höherer Ge-



Güterzug der FW auf der Fahrt. Hinter der Lok umgebauter Zweiachser der Serie 21—22.

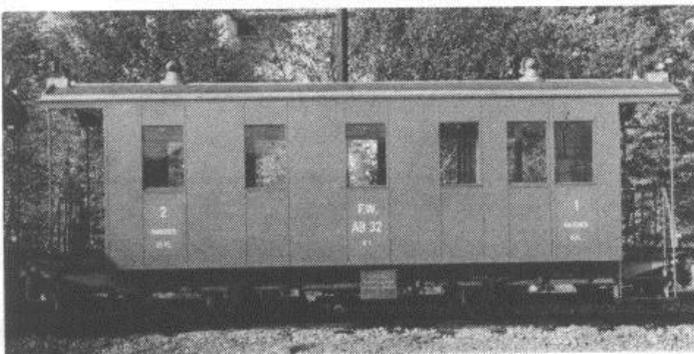


Privat-Spezialwagen P 171 mit Klappwand für Vorhangstangentransport.

schwindigkeit verkehren kann. Da in jenen Jahren noch eine Verlängerung der Linie in Aussicht stand, wurden alle vier Triebfahrzeuge etwas schwerer ausgeführt, als der damalige Verkehr es erfordert hätte, weil die geplante Linie nach dem st. gallischen Kirchberg höhere Steigungen aufwies hätte. Dieser Umstand war bestimmt ausschlaggebend für die lange Lebensdauer vor allem der in strengem täglichem Einsatz stehenden Triebwagen.

Mit der Elektrifikation wurde auch die automatische Vakuumbremse eingeführt und die meisten Anhängfahrzeuge mit automatischer +GF+ Kupplung versehen. 1922 waren diese Anpassungen zur Hauptsache vollendet, worauf die Ausbesserung des Wagenparks begann, der sich nach den Berichten in einem schlechten Zustand befunden haben soll. Die beiden Wagen J 173—174 waren schon 1921 aus dem Betrieb zurückgezogen worden und dienten zum Bau der Wagen F 65/Z 75, welche 1923 von SWS geliefert wurden. Damit wurden die ohnehin zu klein gewordenen FZ 51—52 ersetzt, welche dann zu Güterwagen umgebaut wurden, die sich durch Einsetzen von Fenstern und einer einfachen Innenausrüstung auch zu Gepäck-, Post- oder Behelfspersonenwagen verwandeln lassen. Bei den BC 11—12 wurden die Polsterklasseabteile zu Drittklaßabteilen umgebaut, da nunmehr in den Triebwagen bessere Polsterklassensitze vorhanden waren.

AB 32, einer der acht Zweiachser aus dem Eröffnungsjahr.



Bei den Triebwagen wurde 1924 die Hupe durch die Vakuumpfeife Modell MOB ersetzt, und es wurden Scheinwerfer eingebaut.

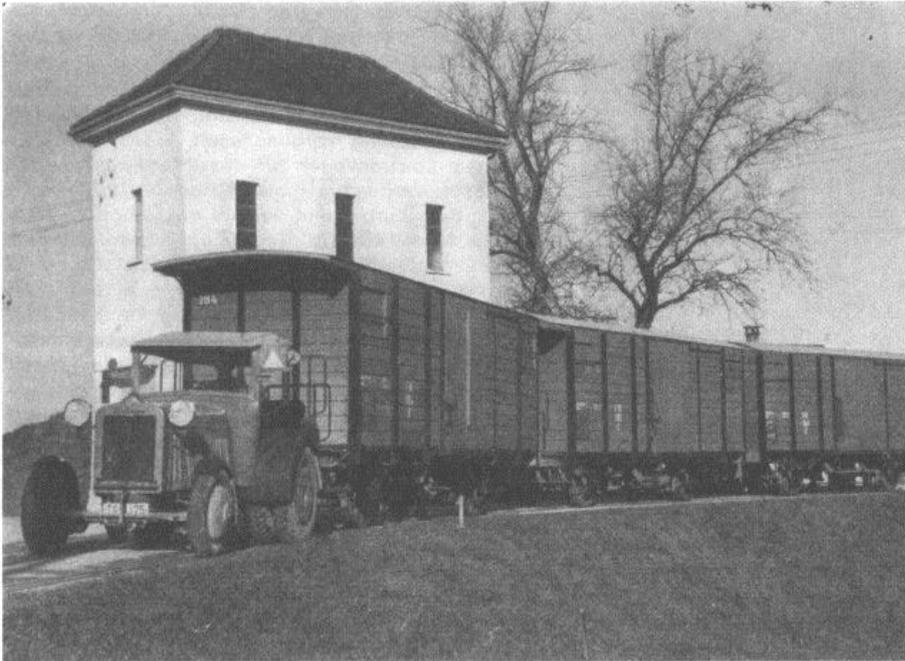
Nebst den als Füllarbeit fortgesetzten Anpassungen der älteren Fahrzeuge wurde erst 1931 wieder eine größere Änderung vorgenommen, indem der J 171 zu einem Spezialwagen für das Rillogawerk Wängi umgebaut wurde. Die fabrikseitige Wand läßt sich teils mittels Kurbel und Seilzug hochklappen, teils auf die Verladerampe niederklappen, so daß der Wagen auf der ganzen Länge offen ist und die langen Kisten mit Vorhangstangen ungehindert verladen werden können. Der Wagen verkehrt Montag bis Freitag in Zügen 809/814 auf der Strecke Frauenfeld—Wängi. Im Jahr vorher erhielten die langen Personenwagen C 21—22 Lenkachsen System «Liechty», was deren Lauf etwas verbesserte. Allerdings gelang es bis heute nicht, ganz befriedigende Laufeigenschaften zu erzielen, trotz verschiedenen Maßnahmen, welche im Laufe der Jahre noch getroffen wurden.

Nachdem schon anlässlich der durchgreifenden Erneuerungen nach der Elektrifikation bei den K 161—166 die Stirnwandtüren entfernt worden waren, geschah dies ab 1935 auch bei den «Achtzigern» (K 181—186), welche zudem Vorstellwände und Ausläufe für die Beförderung von offenem Weizen erhielten. Da mit 10 Tonnen Beladung der vorhandene Laderaum nur unvollständig ausgenützt werden konnte, wurde das Ladegewicht auf 12 Tonnen erhöht. In dieses Jahr fiel auch die Beschaffung eines Straßentraktors, der zur Beförderung der Weizenwagen bestimmt war. Zu diesem Zwecke wurde er mit einer +GF+ Kupplung und speziellen Blinkern versehen. Da die Wagen vom Traktor aus nicht gebremst werden können, ist die Vmax. auf 5 km/h beschränkt. Es können drei beladene Wagen, insgesamt 54 Tonnen (hievon 36 t Nutzlast) befördert werden. Diese Lösung ergab sich, weil das betreffende Anschlußgleis im Bereiche mehrerer Stromleitungen liegt, eine für schwere Triebfahrzeuge nicht passierbare Brücke überquert und zudem die Platzverhältnisse auf dem Mühlenareal die Anlage eines Umfahrgleises nicht gestatten. Der Traktor kann die Wagen an beliebiger Stelle auf der Straße umfahren und befindet sich stets vorne, so daß die Zufuhr durch einen Mann allein besorgt werden kann.

1936 erhielten die Triebfahrzeuge verbesserte Fahrshalter und neue Schneeräumer. Von der Winterthurer Straßenbahn konnte ein Tank erworben werden, der sich auf die Wagen L 131—134 setzen ließ und in der Regel mit letzterem für Heizöltransporte und für die Unkrautvertilgung eingesetzt wird.

1938 wurden am Z 75 einige nicht näher bezeichnete Umbauten durchgeführt, während die Triebwagen in diesen Jahren die heute noch vorhandenen Peyinghaus-Achslager erhielten. Verschiedentlich traten Kabelbrände an den Triebfahrzeugen auf, wohl eine Alterserscheinung der noch aus Kriegsbeständen stammenden elektrischen Ausrüstung. 1940 wurde der P 171 durch Einbau der einen Plattform vergrößert.

1941 wurde erstmals wieder von SIG Rollmaterial bezogen, indem diese im Herbst die beiden C4 23—



Zustell-
Transport
nach der
Mühle mit
dem alten
Em 1/2.

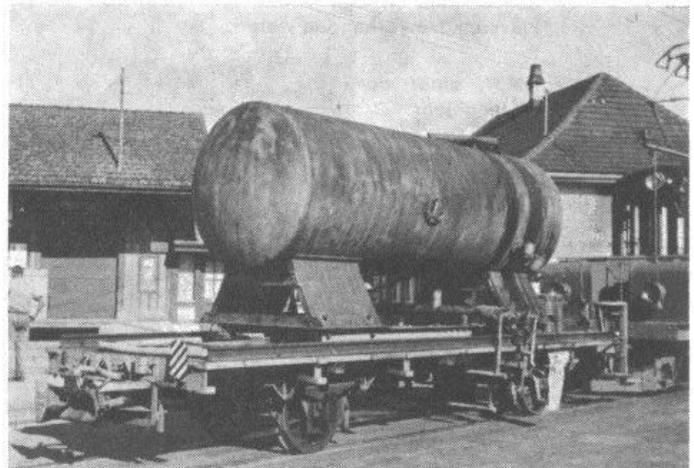
24 lieferte, denen ein Jahr später zwei gleiche Wagen für die VBW (Worb) folgten. Diese Wagen mit den neuartigen Torsionsstab-Drehgestellen stellten gegenüber den Fahrzeugen von 1887—1890 einen erheblichen Fortschritt im Fahrkomfort dar. Trotz dieser Erhöhung der Sitzplatzzahl um 108 war das Rollmaterial in den folgenden Jahren oft knapp, nebst den Liechty-Wagen 21—22 mußten für Abonentenzüge immer noch die kleinen Zweiachser eingesetzt werden. 1942 wurde darum der Umbau der Wagenkasten der C2 21—22 begonnen, welche innen und außen den neuen Vierachswagen angeglichen wurden. Diese Arbeit wurde 1943 vollendet. Die Güterlok war 1942 einer gründlichen Hauptrevision unterzogen worden, wobei sie als letztes Triebfahrzeug eine Druckluftanlage und damit SBB-Pfeife statt Vakuumpfeife erhielt. Der Kompressor mußte zufolge Platzmangels in den schmalen Vorbauten zur Hälfte im Durchgang plaziert werden. Die Triebmotoren aller Fahrzeuge wurden zur Überholung zur MFO geschickt. Die beiden nächsten Jahre 1944/45 brachten keine Neuerungen, sondern waren durch große Unterhaltsarbeiten ausgefüllt, da das gesamte Rollmaterial durch die Militärtransporte und auch durch «flegelhafte Schuljugend» stark strapaziert wurde. 1946 konnten von SIG nochmals zwei C4 Nr. 25—26 beschafft werden, die gegenüber der ersten Lieferung einige geringfügige Verbesserungen aufwiesen. Sie unterscheiden sich von den beiden andern äußerlich durch die rechteckigen Ventilationsschächte anstelle der bekannten runden «Hauben».

In diesem Jahr wurde die fast vergessene Dampflok in der Werkstätte soweit instand gestellt, daß man sie wenigstens vor einen Jubiläumzug stellen und schieben konnte, nachdem eine völlige Instand-

stellung angesichts der großen Kosten unmöglich gewesen wäre. Bei dieser Gelegenheit wurde die anscheinend einem Buntmetallsammler in die Hände gefallene Namenstafel «Wyl» durch den prosaischer erscheinenden Namen «Hörnli» ersetzt.

Im folgenden Jahr wurde ein zur Ge 4/4 7 passender pneumatischer Einseitenschneepflug beschafft. Die Drehgestelle der Motorwagen wurden von SIG umgebaut, was bessere Laufeigenschaften zeitigte. 1948 erhielt der 1922 erbaute Fahrleitungs-montagewagen die automatische Kupplung und wurde erheblich vergrößert, da größere Fahrleitungsrevisionen bevorstanden.

L 134 mit Zisterne ex Tram Winterthur für Heizöltransporte oder Unkrautvertilgung.



Da die größeren Güterwagen für die Weizentransporte eingesetzt waren, zeigte sich oftmals ein Bedarf nach geräumigen Wagen, mit denen die großen Möbelverschlüge ab Münchwilen transportiert werden sollten. Aus diesem Grunde wurde der C 11 zum F 53 umgebaut. Nach Entfernen der Inneneinrichtung wurden die Fenster beseitigt und eine große Türöffnung angelegt. Um nicht zu schwere Schiebetüren anbringen zu müssen, wurde diese aus Leichtmetall angefertigt. Am Untergestell wurde nichts geändert, ebenso wurde die Beleuchtung belassen. So kam man mit geringen Kosten zu einem praktischen Wagen, der auch für die Stückgutaufflieferung in Münchwilen gute Dienste leistete, da dieselbe vielfach in der Abenddämmerung erfolgte und die Beleuchtung ein genaueres Kontrollieren ermöglichte als mit den Handlampen. 1950 wurden beim F 65 und Z 75 der Radstand verlängert und Rollenlager sowie weichere Federungen eingebaut, so daß sich der Lauf erheblich verbesserte. Bei dieser Gelegenheit wurde beim Postwagen auch der geschlossene Seitengang entfernt. 1951 wurden die L 133 und 134 (welch letzterer wie erwähnt meist als Kesselwagen verwendet wurde, daneben aber auch als Drehschemelwagen verwendbar war) mit Laufschienen für den Transport von Großbehältern versehen. Da diese Transporte (Melasse) nur während der Rübenkampagne in Aarberg stattfanden, wurden diese Einrichtungen demontabel eingerichtet, so daß die beiden Wagen während der übrigen Zeit als gewöhnliche L-Wagen oder zu den angeführten Spezialzwecken zur Verfügung standen. 1953/54 fanden die bereits erwähnten Triebwagenumbauten statt, welche von SWS und der eigenen Werkstätte vorgenommen wurden. MFO lieferte die neuen elektrischen Ausrüstungen. Ein Triebwagen wurde versuchsweise mit Milchglasscheiben in den Stirnlampen versehen (wie StSS-Motorwagen), man kam aber wieder davon ab. Die Motorwagen wurden mit Totmannpedalen ausgerüstet und die Triebfahrzeugachsen wurden durch die SBB-Werkstätte Zürich mit Ultraschall geprüft.

Am 23. Juni 1955 ereignete sich zwischen einem Personenzug und einem Baudienstzug ein Zusammen-

stoß bei Wil, wobei die Fahrzeuge BCe 4/4 2, Ge 4/4 7 und X 91 beschädigt wurden. Als einziger Überstand der M 111 die Kollision ohne größere Schäden. Die beiden Triebfahrzeuge wurden zur Reparatur zur SWS geschickt, so daß nur noch zwei Triebfahrzeuge vorhanden waren. Die SZB konnte mit dem allerdings zu breiten BCFe 4/4 1 aushelfen, der verschiedene Anschlußgleise und die Strecke nach Frauenfeld-SBB nicht befahren konnte. Die Höchstgeschwindigkeit mußte auf 45 km/h festgesetzt werden, und wegen der Straße wurden die Fenster und der Abort geschlossen. Das Fahrzeug erregte großes Aufsehen und diente weitherum als Fasnachtszug! Seither unterscheidet sich der Triebwagen 2 von den andern durch die bloße Anschrift «2» anstelle der «Nr. 1» usw. auf der Stirnwand.

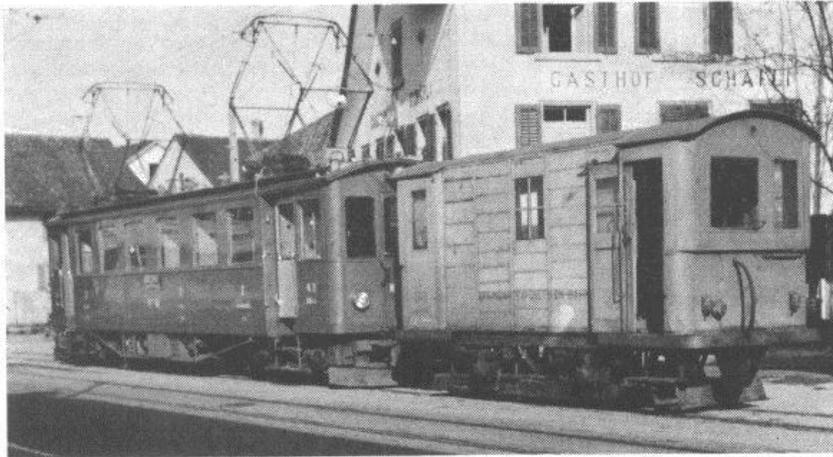
Die folgenden Jahre brachten verschiedentlich Verdruß durch die defekten Ritzel der neuen Motoren, welcher Uebelstand erst 1958 ganz behoben werden konnte.

1955 wurden die C 12 und 15 zu F 54—55 umgebaut, da der Stückgutverkehr der Station Münchwilen erheblich zugenommen hatte. 1957 wurde der L 131 ebenfalls für Großbehältertransporte umgebaut. 1958 wurde an den B 21—22 die bisher letzte Änderung der Abfederung mittels Gummifedern vorgenommen. Von der BD wurde der Schleifwagen X 303 gemietet. Bei der Ausführung von Schienenschleifarbeiten entstand bei Triebwagen 1 ein Brand, während der fortan hierfür eingesetzte ABe 4/4 3 der Belastung standhielt. Der B 13 wurde zum F 56 umgebaut, 1959 der B 14 zu F 57.

Von den Verkehrsbetrieben Bern konnten guterhaltene Pantographen neuerer Bauart erworben werden, so daß fortan mit nur einem Stromabnehmer gefahren werden konnte (bisher bei Bergfahrt mit deren zwei). 1961 erfolgte der Einbau von Abfederungen in die relativ starken Triebmotoren, um das bei der groben Stufeneinteilung (nur 10 Fahrstufen) unvermeidliche Zucken durch den ganzen Zug etwas zu mildern. Die Stromabnehmer erhielten Kohleschleifstücke anstelle der bisherigen Metallschleifstücke. 1962 waren wie auch in den Jahren zuvor und seither sehr viele Zusammenstöße mit Straßenfahr-

Zweimal Wagen Nr. 1:
in Frauenfeld-Stadt
(SZB-Triebwagen als
Gast).





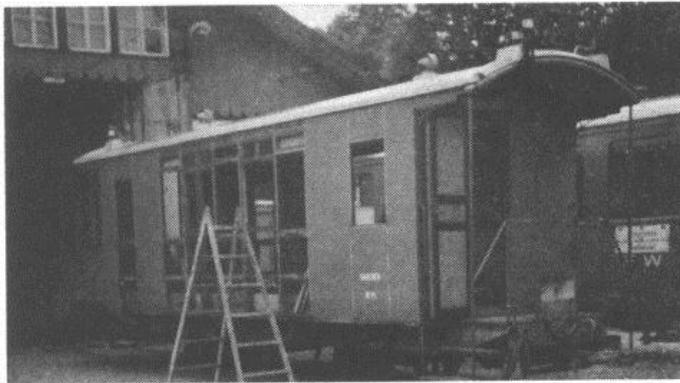
Kampf den Riffeln mit dem X 303 der Bremgarten—Dietikon-Bahn (ex Xe 2/2 1 Tram Biel).

zeugen zu verzeichnen. Die manchmal harmlosen Kratzer bedingten oftmals den Ersatz ganzer Seitenwandverblechungen. Der F 53 hatte bei Rangieranprällen erhebliche Schäden am zu wenig soliden (Personenwagen-)Untergestell abbekommen, so daß er längere Zeit außer Dienst stand und 1963 mit verstärktem Untergestell wieder in Betrieb kam. 1964 kamen die ehemaligen AB 31—32 als Güterwagen J^o 178—179 in Betrieb (ersterer hat einige Wochen lang die Bezeichnung D2 58 getragen). Die F 53—57 wurden zu J^o 173—177 umnummeriert.

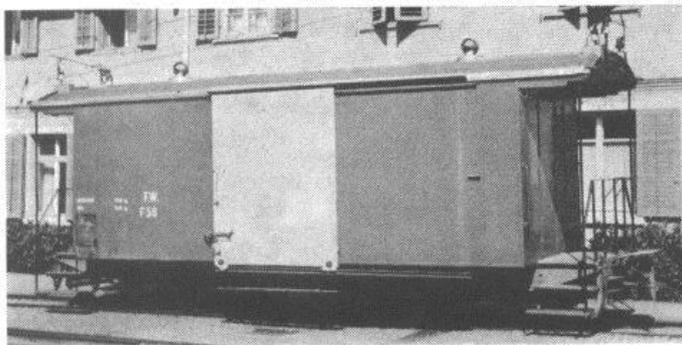
Nach Einstellung der Straßenbahn Schaffhausen—Schleithelm kamen die Fahrzeuge K 28—29, M 43—44 und der vierachsige OM 46 zur FW. Zudem wurde bei dieser Gelegenheit von der Werkbahn +GF+ in Schaffhausen der vierachsige OC 171 übernommen.

Ein ganz besonderes «Fahrzeug» sei der Vollständigkeit halber auch noch aufgeführt: Der sogenannte «Redler», ein Kettenförderer für den Umlad des offenen Weizens in Frauenfeld. Dieses eisenerberrichte Fahrzeug kann an die Güterlok angehängt werden, wenn es zu Überholarbeiten ins Depot übergeführt werden muß.

Danebst sind noch weitere Kleinfahrzeuge vorhanden. Nebst Rolleiter und einigen Diplorys für Schienentransporte sei noch ein kleiner Rollwagen erwähnt, der für die Zufuhr von Werkzeugen, Streckenkontrollen usw. dient. Die Fortbewegung erfolgt wie bei einem Trottnet durch einen Fuß des daraufstehenden Benützers. Mit ein paar Handgriffen kann das Fahrzeug in leicht tragbare Teile zerlegt und in den Gepäckwagen oder die Lok verladen werden.

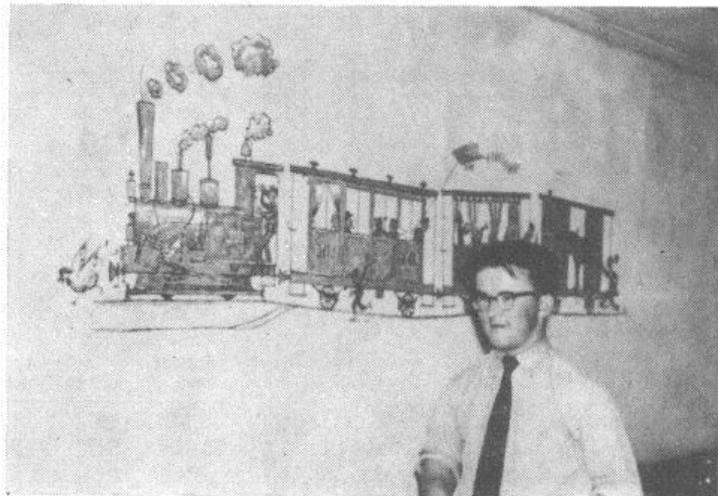


Die Verwandlung des B 13 zum F 56 hat soeben begonnen ...



... und ist hier schon beendet.

Die Dampfbahn in der Kegelbahn (Wängi), samt dem Verfasser H. Wald-
burger



Dampflokomotoren

Serie	Nr.	Name	Baujahr	Erb./Fabrik-Nr.	ausrang.	Bemerkungen
G 3/3	1	Frauenfeld	1887	SLM-461	1922	
G 3/3	2	Wyl/Hörnli	1887	SLM-462	1924	in Wil remisiert
G 3/3	3	Murg	1887	SLM-463	1922	
G 3/3	4	Hoernli	1890	SLM-617	1922	
G 3/3	5	Landskron	1890	SLM-635	1917	bis 1907 BTB 4, 1917 an +GF+

Elektrische Triebfahrzeuge Gleichstrom 1200 Volt

Serie	Nr.	Baujahr	Erbauer	Tara t	Größt. Radst. m	LüP m	Pl.	Leist. PS	Vmax km/h	Bemerkungen
BCe 2/4	1—3	1921	SWS/MFO	26	11,65	14,95	36	180	45	1953/54 Umbau zu BCe 4/4
BCe 4/4	1	1921 (53)	SWS/MFO	28	11,65	14,81	36	392	55	seit 1956 ABe 4/4
BCe 4/4	2—3	1921 (54)	SWS/MFO	28	11,65	14,81	36	392	55	seit 1956 ABe 4/4
Ge 4/4	7	1921 (26)	SWS/MFO	23	6,70	10,10	—	360	55	bis 1926 35 km/h, dann 45 km/h

Straßenmotoren zur Beförderung von Wagen zur Mühle Matzingen

TG 3375	1934	Hürlimann-Benzin, 1961 ausrangiert	} beide mit +GF+-Kupplung
TG 3375	1958	Hürlimann-Diesel, 1961 in Betrieb genommen	

Personenwagen

Serie	Nr.	Baujahr	Erbauer	Tara t	Radst. m	LüP m	Sitzpl.	Bemerkungen
C	1—2	1887	SIG	5,7	3,20	8,57	30	ab 1926 C 13/14, 1958/59 = F 56/57
C	3—4	1887	SIG	5,7	3,20	8,57	30	ab 1922 C 11/12, 1949/55 = F 53/54
C	5	1887	SIG	5,7	3,20	8,57	30	ab 1930 C 15, ab 1955 = F 55
BC	21—23	1887	SIG	6,0	3,20	8,57	27	ab 1922/33 BC 31/32, 1956—63 AB, dann J ^o 178/179
B 2	16	1887	SIG	6,0	3,20	8,57	27	1887 = BC 22, 1922 BC 33, 1930 C 16
B 2	21—22	1890	SIG	9,5	5,96	11,62	36	1890 = BC 11/12, 1923 C 21/22; bis 1930 Radst. 5,20 / Tara 7 t
B	23—26	1941/46	SIG	11,0	11,30	14,72	54	bis 1956 = C 4

Gepäck- und Postwagen

Serie	Nr.	Baujahr	Erbauer	Tara t	Radst. m	LüP m	Ladegew. t	Bemerkungen
D 2	51/52	1887	SIG	5,2	3,00	7,48	4,0	bis 1926/27 FZ, dann Reservewg.
D 2	65	1923	SWS	6,5	4,40	8,10	4,0	urspr. Untergestell ex J 173', bis 1950 Radstand 3,20 m
Z 2i	75	1923	SWS	6,5	4,30	7,48	4,0	urspr. Untergestell ex J 174', bis 1949 Radst. 3,20 u. Seitengang

Gedekte Güterwagen

Bez.	Nr.	Baujahr	Erb.	Tara t	Radst. m	LüP m	Ladegew. t	Bemerkungen
J ^o	173—177	1887	SIG	5,4	3,20	8,57	3	f. F 53—57 ex C 1—5/11—15
J ^o	178—179	1887	SIG	5,3	3,20	8,57	3	f. AB 31/32, 178 zuerst D 2 58
K ^o	151—154	1887	SIG	3,9	2,30	6,05	5	
K ^o	161—162	1889	SIG	4,4	2,80	7,10	5	bis 1891 Nr. 61/62 (Reservepackwg.)
K ^o	163—166	1891/97	SIG	4,4	2,80	7,10	5	
K		1918	SIG	5,6	3,00	7,93	10	bis 1964 StSS 28/29
K ¹	181—186	1907/12	SWS	5,6	3,80	8,10	12	f. Weizentransport eingerichtet
K ¹	187	1903 (61)	SWS	5,9	3,20	8,08	12	f. Weizentransport eingerichtet f. 172
P ^o	171	1903 (31)	SWS	5,9	3,20	8,10	5	Rilogawerk Wängi, bis 1931 J ^o 171
J ^o	171—174	1903	SWS	5,9	3,20	8,10	5	1923/31/61 umgebaut zu 171, 187, 65, 75

Offene Güterwagen

Serie	Nr.	Baujahr	Erb.	Tara t	Radst. m	LüP m	Ladegew. t	Bemerkungen
L ^o	101—108	1887	SIG	3,4	2,30	6,05	5,0	105/107 f. Drehschemel
L	131—134	1907/12	SWS	4,6	3,80	8,10	10—12,0	Als Spezialwagen verwendbar, siehe Text, Umbau zu Behältertragwagen für Weizentransporte (ähnlich LEB) im Gange.
M ^o	111—112	1911	FW	3,5	2,30	6,05	5,0	Drehschemelwagen, vorwiegend für Bahndienst eingesetzt.
M		1918	SIG	5,0	3,75	9,20	10,0	bis 1964 StSS 43/44
OM		1912	SIG	9,2	10,10/1,40	15,40	15,0	bis 1964 StSS 46
OC								bis 1964 +GF+ 171

Dienstwagen

X	91	1921	Ehrsam/FW	3,0	3,50	6,43	1,0	Werkzeug- u. Montagewagen bis 1948 Radst. 2,00 / LüP 4,60
---	----	------	-----------	-----	------	------	-----	---

Weitere Dienstwagen siehe Text.

Technische Daten:

Höchstbreite des Wagenmaterials	2,45 m
Kupplungssystem bis 1921	Steifkupplung
ab 1921	+GF+
Kupplung für Heizungs- und Beleuchtungsstrom	Rutenkupplung
Bremssystem bis 1921	nichtautomatische Vakuumbremse
ab 1921	automatische Vakuumbremse

Bildnachweis

Photos FW: Seiten 1, 3.
 Clichés «Der öffentliche Verkehr»: Seiten 10, 14 unten, 16 oben.
 Cliché «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen»: Seite 7.
 Sammlung Verkehrshaus: Seiten 9, 12, 14 oben.
 Übrige Bilder: Photos und Sammlung H. Waldburger.