

Wiedersehen mit der Frauenfeld–Wil-Bahn

Der FW ist wie keiner anderen Schweizer Privatbahn in der Eisenbahnfreunde- und Fachliteratur gedacht worden (u. a. EA 8/65) – bis hin zu dem netten Jubiläumsband zum 100jährigen Bestehen. Der Literatur ist nichts hinzuzufügen, trotzdem reizt es, aufgrund von drei Besuchen im Abstand von 15 Jahren über die Erinnerungen und die Entwicklung von den schokoladenfarbenen Maikäferzügen bis hin zum modernen Städteschnellverkehr zu berichten und zu konstatieren, wie sich die einzelnen Modernisierungsphasen dem Eisenbahnfreund und Fahrgast darstellen.

Mein erster Besuch war im September 1962 – die FW hatte sich in ihrer Metamorphose der Elektrifizierung 1921 kaum verändert. Der Fahrzeugbestand war zum

Gerd Wolff, D-Mainz-Weisenau

Teil noch aus der Dampfbahnzeit, zum Teil der des Status nascendi des elektrischen Betriebes:

Typ		Baujahr
ABe 4/4	1–3	1921
Ge 4/4	7	1922
AB, B ²	16, 21–22, 31–32	1887/90 remisiert in Wil
B ⁴	23–26	1941/46
F, Z	51–52, 65, 75	1887/1903
36 Güterwagen		1887/1912
Dampfbahn «Hörnli»		remisiert in Wil

Der relativ grosse Güterwagenpark spiegelte die Bedeutung des Güterverkehrs wider – der tägliche Güterzug verkehrte mit 8 bis 10 Wagen, dazu wurden fast jedem Planzug 1 bis 2 Güterwagen beigelegt.

Acht Anschlussgleise (Zwirnerei Rosental, Webereien Wängi, Matzingen, Murkart und Rosental, Lagerhaus Wängi, die Mühle in Matzingen und Riloga-Werk Wängi) sowie mehrere Firmen, die sich der Ladegleise bei den Bahnhöfen bedienten, sorgten für beachtliches Verkehrsaufkommen, ferner die Presshefefabrik, die in Bahnbehältern Melasse von der Zuckerfabrik Aarberg über die Schiene bis Matzingen und weiter mit dem Lkw bis zum Werk Stettfurt erhielt.

Fast der gesamte Güterwagenpark war im Einsatz, auf jedem Bahnhof standen Wagen zum Be- und Entladen bereit. Für den Eisenbahnfreund gab es viel zu sehen und zu erleben – beim Umladebahnhof Frauenfeld mit seinen 2 Drehscheiben und den kurzen Ladegleisen, beim Bahnhof Frauenfeld Stadt mit den Werkstatt- und Schuppenanlagen, wo Revisionen an Wagen im Freien durchgeführt wurden, bei der Mühle Matzingen, wo die Wagen mit dem uralten Traktor «Hürlimann», der einseitig eine +GF+ Kupplung trug, zugestellt wurden, in Wängi mit den 3 Anschluss-

gleisen und beim Bahnhof Wil, wo in der alten Fahrzeugremise die Personenwagen aus der Dampflokomotivzeit hinterstellt waren.

Die Beförderungsleistungen lagen Anfang der 60er Jahre zwischen 800 000 und 830 000 Fahrgästen und 25 000–29 000 t Güter im Jahr. Die FW-Welt war noch heil, aber hoffnungslos überaltert, unmodern und nach Sanierung lechzend, trotzdem liebevoll gepflegt und begeisternd.

15 Jahre später – Juni 1977. Das war in der Zwischenzeit geschehen:

- Jahrelange Diskussionen um die Umstellung auf Busbetrieb oder Fortbestand der FW mit dem Beschluss Ende der 60er Jahre, den Bahnbetrieb beizubehalten und zu modernisieren.
- Verlegung der Güterumladung von Frauenfeld nach Wil (1969/70) und damit die Entschärfung der schwierigen Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt Frauenfeld.
- 1. Sanierungsbeschluss 1975 (1,1 Mio. Franken): Einführung des Rollbockbetriebes, Verstärkung der Lauchebrücken in Matzingen, Beschaffung eines Zweifahrzeugs für die Bedienung der Matzinger Mühle.
- Trassenverlegung Wil wegen Bau der N1.

Der Fahrzeugpark hatte sich sichtbar verändert: von den alten Triebfahrzeugen waren nur noch die ABe 4/4 201 und 203 vorhanden und warteten auf den Umbau des Bremssystems für den Rollbockverkehr. Den Personenverkehr besorgten die 4 Neuzugänge Be 4/4 204–207, Baujahr 1947, von der Bremgarten–Dietikon-Bahn und der Biel–Täuffelen–Ins-Bahn sowie die vierachsigen Beiwagen 23–26. Der Personenwagenpark präsentierte sich nun in einer satten roten Farbe. Von den alten kleinen Personenwagen waren noch zwei vorhanden. Der gesamte Güterwagenpark, den ich 1962 registriert hatte, sowie die 1964 von Schaffhausen übernommenen Wagen waren noch da, jedoch nur noch zum Teil im Einsatz; die nicht benötigten Wagen standen in mehr oder weniger desolatem Zustand in Wil abgestellt und warteten offenbar auf ihre Ausmusterung.

Der Personenverkehr bot eine deutlich dichtere Zugfolge, immer noch typisch das Mitführen von Güterwagen für den Stückgut- und Ladungsverkehr. Der Güterverkehr, nun ab und bis Wil, war rege, beschränkte sich jedoch im wesentlichen auf die Matzinger Mühle, die Getreide in Bahnbehältern erhielt, und die Webereien in Rosental und Münchwilen. Nur hier beobachtete ich Güterwagen, alle übrigen Anschluss- und Ladegleise waren stillgelegt.

Be 4/4 201 rangiert Silowagen für Matzingen an Zug 31 nach Frauenfeld am 16. Juni 1977.





Zug 48 nach Wil. Frauenfeld Stadt, 24. September 1993.

Fotos: G. Wolff

Obwohl der Stückgutverkehr deutlich rückläufig war, standen beim Güterschuppen in Wil auffallend viele Wagen zum Be- und Entladen bereit. In Frauenfeld waren die einst so aufregenden Gütergleise vollständig verschwunden, ihre Stelle nahm ein Parkplatz ein. Der Bahnhof Wil bot sich als Baustelle dar: ein Teil der Fahrzeugremise war entfernt, um Platz für die neue Rollbockanlage zu schaffen, die gerade montiert wurde. 8 der bestellten Rollböcke waren bereits vorhanden und warteten auf den Startschuss zur Aufnahme des Rollbockverkehrs (Spätherbst 1977).

Unterwegs fiel die fast vollständige Trennung des Gleiskörpers von der Strasse ins Auge, in Wängi waren die schwierigen Trassenverhältnisse noch nicht beseitigt. Abriss- und Baumassnahmen kündigten aber auch hier eine Änderung an. Beeindruckend die neue Streckenführung zwischen Wil und Münchwilen.

Alles in allem machte die FW bereits einen modernen Eindruck mit attraktivem Fahrplanangebot, zügiger Betriebsabwicklung und modernem Design.

Im Güterverkehr waren die Weichen in Richtung Rollbockverkehr gestellt, davon versprach sich die Bahnverwaltung eine Belebung des deutlich rückläufigen Ladungsaufkommens (1976: 17143 t).

16 Jahre später – September 1993. Nun allerdings ist die FW kaum mehr wiederzu-

erkennen. Was war in der Zwischenzeit geschehen:

– 2. Sanierungsvereinbarung 1978 (2,7 Mio. Franken): Verlegung des Bahnhofs Matzingen (neues Bahnhofsgebäude 1980), Einrichtung des Streckenblocks mit automatischer Zugsicherung (Inbetriebnahme 1981), Bau mehrerer Blinklichtanlagen, Einrichtung des Betriebsfunks, Umstellung auf 1-Mann-Betrieb, Fahrkartenautomaten.

– 3. Sanierungsvereinbarung 1982 (23 Mio. Franken): Beschaffung neuer Fahrzeuge, Drei neue Gleichrichterstationen, Depotneubau Wil (Inbetriebnahme 1984) und Abbruch der Anlagen in Frauenfeld Stadt, Erneuerung der Gleisanlagen in Frauenfeld und Wil.

– Am Boden liegender Güterverkehr.

Der Personenverkehr wird wie eine Städteverbindung im Halbstundentakt abge-

Be 4/4 204 nimmt Wagen in Frauenfeld Stadt auf am 16. Juni 1977.





Zug 37 nach Frauenfeld am 24. September 1993.

wickelt, Fahrzeit 32 Minuten; merkwürdig ist der versetzte Halbstundensprung, ausgerichtet auf den vertakteten SBB-Anschlussverkehr in Frauenfeld und Wil. Der Einsatz der neuen Pendelzüge und der Taktverkehr haben den Personenverkehr aus dem Tal (1983: 596 425 Fahrgäste) auf 850 000 Reisende 1990 hochkatapultiert, dem allgemeinen Trend folgend ist allerdings in den letzten Jahren ein merkbarer Rückgang zu verzeichnen (1992: 805 094 Fahrgäste).

Ins Auge stechend ist die neue Abfahrtsstelle Wil (Inbetriebnahme 1984) mit der eigenwilligen Bahnsteigüberdachung und der Unterführung zu den SBB-Bahnsteigen sowie das neue Depot, ferner die veränderte Abfahrtsstelle in Frauenfeld. Bahnhof und Werkstatt Frauenfeld Stadt sind verschwunden, eine freie Fläche und ein Bahnhofcontainer harren auf eine bauliche Erschliessung des ehemaligen Bahnhofareals. Die Trennung von Bahnkörper und Strasse ist vollständig vollzogen, die

alte Fahrleitung ist fast durchweg durch eine moderne Anlage mit Stahlmasten ersetzt.

Neu ist das Bahnhofsgebäude Matzingen, verlegt sind die Kreuzungsgleise Rosental (Haltestelle Pflögheim), Wängi und Matzingen, neu ist die 460 m lange Doppelspur Schweizerhof in km 2,7 exakt zwischen Münchwilen und Wil.

Völlig neu sind die Ortsladegleise Wängi sowie beim Haltepunkt Pflögheim ein kurzer Gleisstumpen, gedacht als Anschlussgleis für die Firma Sutter, heute jedoch ein- bis zweimal pro Jahr für den Betriebsausflug des Pflögheims genutzt, wenn aufgebockte regelspurige Reisezugwagen für die Heiminsassen bereitgestellt werden.

Der allgemeinen Entwicklung folgend hat der Güterverkehr auch bei der FW einen katastrophalen Einbruch erlitten. Mit der Einführung des Rollbockverkehrs wurde durchaus den Erwartungen auf Steigerung

des Wagenladungsverkehrs entsprochen, wenn auch nur für die Mühle Matzingen, jedoch derart, dass 1985 weitere Rollbockpaare beschafft wurden. Von 16 166t (1984) hat sich das Verkehrsaufkommen bis 1992 fast halbiert (8 820 t 1992), das Jahr 1993 liess noch Schlimmeres ahnen. Ein Teil der Rollböcke ist zum Teil an die Appenzeller Bahn vermietet, ein Teil ist doppelt gestapelt und mit Planen abgedeckt in Wil hinterstellt. Bei meinem Besuch war vom Güterverkehr rein gar nichts zu beobachten. Der Stückgutverkehr auf der Schiene ist 1984 aufgegeben worden, er wird heute mit FW-eigenen Lkw durchgeführt. Ladegleise gibt es bei den Bahnhöfen Rosental, Wängi und Murkart, sie haben jedoch keinerlei Bedeutung mehr. Einziger Bahnkunde ist die Mühle Matzingen, die ihre Zutaten wie Getreide und Raps für die Futtermittelherstellung sporadisch, dann aber in grossen Mengen erhält.

Für den Personenverkehr stehen ausschliesslich die 1984/85 beschafften Pendelzüge Be 4/4 11-15 + Bt 111-114 sowie die 1992 nachbeschafften Be 4/4 16 und 17 zur Verfügung. Auf allfälligen Güterverkehr warten die ex BD Be 4/4 205 und 206. Der gesamte übrige Wagenpark ist verschwunden. Fünf Bahndienstwagen sind die letzten Rudimente des Güterwagenparks, dafür warten 16 Rollbockpaare des Systems ACMV auf Arbeit.

Trostlos und eintönig, uninteressant und betrüblich? Für den antiquierten Eisenbahnfreund und Historiker vielleicht ein wenig. Was zählt, ist jedoch der moderne Betrieb, das gute Angebot, die bequemen Fahrzeuge, schnelle Verbindungen, keine Wartezeiten, attraktives Design und eine zufriedene Kundschaft. Wenn dem so ist, heissen wir die FW gut, so wie sie sich heute gibt, und wünschen ihr weiterhin allzeit gute Fahrt. ●

Farbprospekte
Zeitschriften
Jahresberichte
sind unsere
Spezialität

Gepflegte Akzidenzen

Briefbogen
Geschäftskarten
Kuverts
Einladungen
Speisekarten
- auch in Ihrer speziellen Lieblingsfarbe

Persönliche Betreuung

Beratung für ein optimales Kosten-/ Nutzenverhältnis Ihres Werbematerials ist unsere Stärke

bühlerdruck

Gutenbergstrasse 6
8027 Zürich
(beim Bahnhof Enge)

Telefon 01-201 36 00
Fax 01-202 29 78

Frauenfeld – Wil



ABe 4/4 1 in Matzingen am 12. September 1962.

Fotos: G. Wolff

Ge 4/4 7 rangiert Güterwagen zum Umladegleis. Hinten der ABe 4/4 1 an der Abfahrtstelle gegenüber dem SBB-Bahnhof Frauenfeld am 12. September 1962.

