

## FW-Bahn – eine Bahn mit Geschichte und Zukunft

Nach intensiver Vorbereitungszeit konnte im Jahr 1887 die „Strassenbahn Frauenfeld-Wyl“ ihren Betrieb durch das Murgtal aufnehmen und verbindet seither nicht nur die Kantone Thurgau und St.Gallen, sondern sorgt für die Mobilität von jährlich rund 1.25 Millionen Fahrgästen.

Mit Stolz und Freude blicken wir auf 125 Jahre Bahngeschichte zurück. Ein Grund um innezuhalten und die wichtigsten Ereignisse Revue passieren zu lassen.

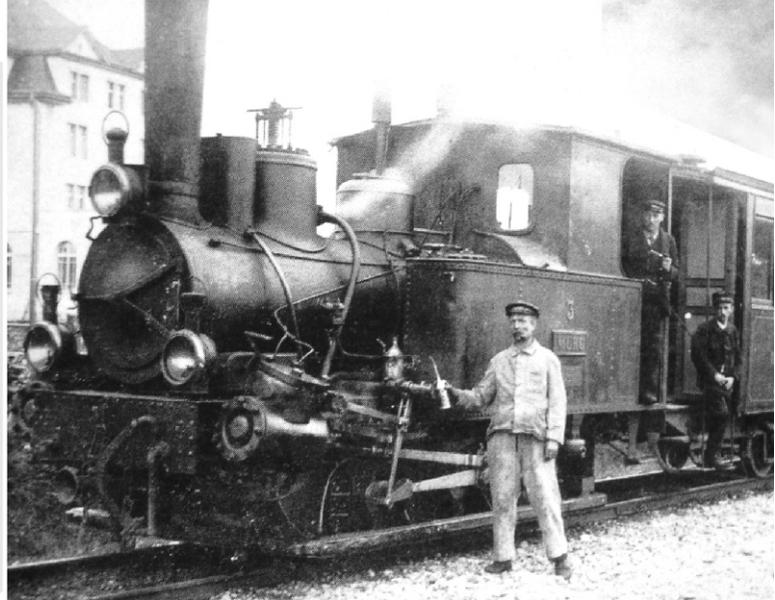
Auch heute sind zufriedene Kundinnen und Kunden sowie ein sicherer und zuverlässiger Bahnbetrieb unsere wichtigsten Ziele. Mit dieser Motivation sind wir heute und in Zukunft für Sie unterwegs. So werden im nächsten Jahr nicht nur fünf neue Triebfahrzeuge in Betrieb genommen, sondern verschiedene Modernisierungsmassnahmen in den Bereichen Bahnübergangsanlagen, Infrastruktur und Kundeninformationssystem umgesetzt werden.

Die Frauenfeld-Wil-Bahn ist eine Bahn mit bewegender Geschichte und mit einer vielversprechenden Zukunft. Wir freuen uns, gemeinsam mit Ihnen die nächsten Jahre in Angriff zu nehmen.

Für den Verwaltungsrat  
Dr. Bruno Gähwiler  
Verwaltungsratspräsident



Verwaltungsrat: Erwin Rutishauser (Vizepräsident),  
Dr. Bruno Gähwiler (Präsident), Susanna Oertli,  
Carlo Parolari, Benno Storchenegger (v.l.n.r)



## 125 Jahre Frauenfeld-Wil-Bahn Geschichte und Zukunft der Regionalbahn

[www.fw-bahn.ch](http://www.fw-bahn.ch)

**Frauenfeld-Wil-Bahn**



## Die Vorgeschichte

*Auszug aus der Einleitung des ersten Geschäftsberichts der Strassenbahn Frauenfeld-Wyl aus dem Jahre 1888:*

„Der Gedanke einer Eisenbahnverbindung zwischen Frauenfeld und Wyl ist nicht neu. Anfangs der 1850er Jahre wurde von Herrn Ingenieur Denzler ein Projekt entworfen und eine Fortsetzung der Linie nach Schaffhausen in Aussicht genommen. Im Jahre 1872 beauftragte die Ortsvorsteherschaft Frauenfeld Herrn Ingenieur Dardier in St.Gallen mit der Abfassung eines Gutachtens über eine Eisenbahnlinie zur Verbindung der Nordostbahn-Station Frauenfeld mit der Vereinigten Schweizerbahnen-Station Wyl.



**Bahnhof Matzingen um ca. 1900**

1875 bildete sich ein provisorisches Komitee, und im November des gleichen Jahres fand eine grössere Versammlung in Frauenfeld statt, behufs Beratung über ein kombiniertes Projekt Frauenfeld-Wyl, Frauenfeld-Stammheim, Stammheim-Schlattingen. Die bald darauf eingetretenen Ereignisse bereiteten jedoch diesen Bestrebungen ein jähes Ende. Bei allen diesen Projekten hatte es sich um eine Anlage einer Normalbahn gehandelt. Es machte sich inzwischen mehr und mehr die Ansicht geltend, dass eine Lokalbahn Frauenfeld-Wyl die grossen Anlage- und Betriebskosten nicht ertrage, das Kapital überhaupt nicht aufzubringen wäre. Der Gedanke, die Verbindung der Städte Frauenfeld und Wyl und der dazwischenliegenden Gegend durch das Mittel einer Strassenbahn herzustellen, fand immer mehr Anklang.“

Am 14. Dezember 1879 führte der „Verein Hinterthurgau“ in Eschlikon eine erste Versammlung zum Thema Strassenbahn durch.

Nach einigen weiteren Beratungen wurden 1880 in Wil Gründungsaktien gezeichnet und ein Initiativkomitee von 25 Mitgliedern und ein Vollziehungsausschuss von sieben Mitgliedern bestellt, welche den Auftrag hatten „alles dasjenige zu tun, was geeignet sei, die Angelegenheit zu fördern“.

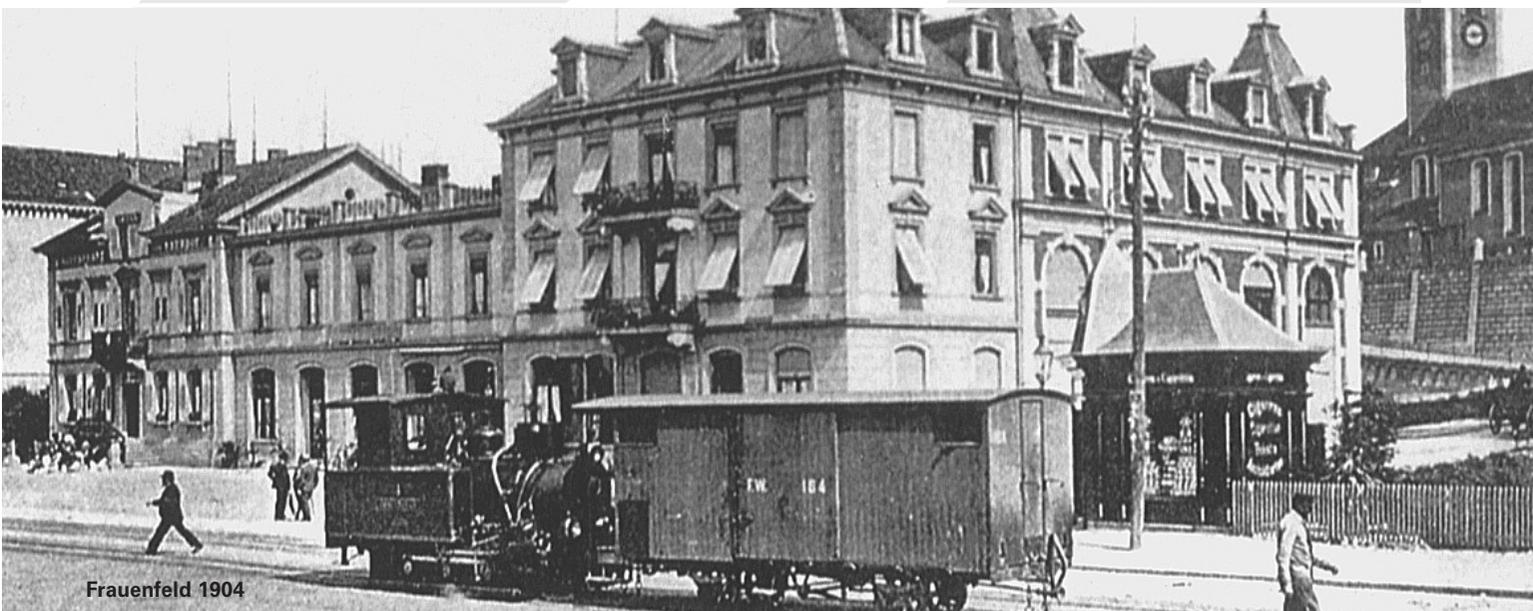
Infolge grosser Schwierigkeiten bei der Kapitalbeschaffung, es waren CHF 650'000.– zu generieren, konnte erst am 24. November 1886 die erste Generalversammlung im „Falken“ in Frauenfeld durchgeführt werden. Die Baukosten, die letztlich auf CHF 600'000.– beschränkt worden waren, wurden zu je einem Drittel in Aktien ersten und zweiten Ranges, sowie Obligationen aufgeteilt.

Die Aktien des zweiten Ranges wurden durch die Regierungen der Kantone Thurgau und St.Gallen, durch die Städte Frauenfeld und Wil, die an der Linie liegenden Gemeinden und durch Private gezeichnet. Die Aktien des ersten Ranges und die Obligationen wurden zur Zeichnung aufgelegt.



**Münchwilen zur Zeit des Dampfbetriebes**

## Endlich wird gebaut!



Frauenfeld 1904

Mitte April 1887 wurde mit dem Bau begonnen. Die Baugesellschaft Pümkin, Herzog & Cie. hatte sich verpflichtet, für CHF 425'000.– den Unter-, Ober- und Hochbau sowie die Telefoneinrichtungen bis zum 31. August 1887 auszuführen. Die Lokomotivfabrik Winterthur war mit der Lieferung der Fahrzeuge beauftragt. Zum Preis von CHF 125'000.– wurden drei Dampflokomotiven, acht Personenwagen, zwei Gepäck- und Postwagen, vier gedeckte und acht offene Güterwagen inklusive Ausrüstungs- und Ersatzstücken bestellt.

Die Aktiengesellschaft kümmerte sich um den Landerwerb, wobei viel Land kostenfrei zur Verfügung gestellt wurde, unter anderem von der Bürgergemeinde Frauenfeld und der Ortsgemeinde Wil. Die Bauarbeiten gingen rasch vorwärts und im Durchschnitt wurden täglich 200 Meter Schiene verlegt. Die 18 Kilometer Streckenlänge waren in nur viereinhalb Monaten fertig gebaut.

So konnte am 1. September 1887 die Eröffnung der Strassenbahn Frauenfeld-Wil gefeiert werden. Schon am folgenden Tag wurde der regelmässige Bahnbetrieb aufgenommen. Der erste Fahrplan enthielt fünf Verbindungen täglich

in jede Richtung. Bis Ende 1887 wurden total 52'985 Personen befördert sowie 90 Tonnen Gepäck, 265 Tiere und 1021 Tonnen Güter transportiert.



Bahnhof Wil 1936

## Die Frauenfeld-Wil-Bahn entwickelt sich

Im nächsten Dreivierteljahrhundert hatte die FW-Bahn zwar nicht gerade ein absolutes Transportmonopol, beförderte jedoch Fahrgäste, alle möglichen Güter, die Post und auch Tiere. Verschiedene Grossanlässe wie das Eidgenössische Schützenfest 1890 in Frauenfeld forderten den Bahnbetrieb und für die Schweizerische Landwirtschaftliche Ausstellung 1903 wurden während rund zwei Wochen 36'000 Fahrgäste befördert. Sämtliche 22 Güterwagen wurden dafür für den Personentransport benötigt. Ab 1907 wurden reine Güterzüge geschaffen, rund ein Viertel des Güterverkehrs wurde über die Station Matzingen abgewickelt. Das Verkehrsaufkommen stammte vor allem von der Walzmühle Rosental die aber 1912 zusammenbrach, was den Güterverkehr empfindlich traf.

Während dem ersten Weltkrieg von 1914 bis 1918 verzeichnete die Bahn einen starken Verkehrsrückgang. Besonders das Personal musste unter den reduzierten Bedingungen leiden und die Gehälter wurden bis zu 30% gekürzt. 1915 wurde diese Massnahme wieder aufgehoben, damit die Bahnmitarbeitenden bei der kriegsbedingten Teuerung über die Runden kommen konnten. 1918 leisteten die Kantone Thurgau und St.Gallen einen Beitrag von CHF 50'000.-, um den Bahnbetrieb aufrechterhalten zu können.



Bahnhof Wil 1936

## Das Herz der Bahn – die Fahrgäste

„Mein Grossvater war Mitarbeiter bei der FW-Bahn. Damals durften wir als Kinder in den offenen Güterwagen mitfahren.“  
Walter Hugentobler, Matzingen

„Als GA-Besitzer unternehme ich viele Ausflüge und bin gerne mit der FW-Bahn unterwegs.“  
Fridolin Schäfli, Ermatingen

„Ich schätze das gute Fahrplanangebot und das tolle, hilfsbereite Personal.“  
Edith Rechsteiner, Niederuzwil

„Seit über 40 Jahren nutze ich die FW-Bahn für Ausflüge. Früher mit den Kindern, heute mit meinen Enkelkindern, um ihnen die Freude am öffentlichen Verkehr zu vermitteln.“  
Verena Bösch, Frauenfeld

„Ich fahre seit 1991 gerne mit der FW-Bahn. Besonders toll finde ich, dass zukünftig Fahrzeuge mit 1. Klasse-Abteilen eingesetzt werden.“  
Rita Zepf, Wängi

„Danke, dass es die FW-Bahn gibt!“  
Livia Keller, Wängi

### Quellen:

Geschäftsberichte der Frauenfeld-Wil-Bahn AG  
„Die Frauenfeld-Wil-Bahn“ von Hans Waldburger

### Bilder:

Archiv Stadt Wil und Stadt Frauenfeld  
Archiv Hans Ammann  
Archiv Markus Hilber  
Archiv Paul Schneider

## Die Mitarbeitenden – die Seele der FW-Bahn

Bei Betriebsbeginn der Bahn wurden 15 Mitarbeitende fest eingestellt. Dies waren der Betriebsleiter Adolf Ammann, ein Vorstand in Frauenfeld Stadt, ein Oberlokomotivführer, zwei Lokomotivführer, drei Heizer, zwei Zugführer, ein Zugführergehilfe, drei Streckenaufseher und ein Hilfsarbeiter. Je nach Bedarf und Jahreszeit wurden weitere Mitarbeitende als Tagelöhner beschäftigt. Die tägliche Arbeitszeit betrug elf Stunden bei einer Präsenzzeit von 16 Stunden. Es waren 18 Ruhetage pro Jahr vorgesehen, davon allerdings kein einziger

Sonntag. 1890 wurde ein neues Arbeitszeitgesetz erlassen, worauf der Personalbestand aufgestockt wurde und nun 52 Ruhetage – 17 davon an einem Sonntag – vorgesehen waren. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes mussten Mitarbeitende, welche nicht umgeschult werden konnten, zurücktreten – dies trotz mangelhafter Altersvorsorge. Heute stehen 23 Mitarbeitende für die Frauenfeld-Wil-Bahn im Einsatz, vier davon sind Damen.



Personal der FW-Bahn vor dem Stadtbahnhof Frauenfeld, 1922, Copyright Stadtarchiv Frauenfeld "f 1.2.35485"

## Gestern und heute

	1888	2011
Betriebssystem	Schmalspur, Dampfbetrieb	Adhäsionsbahn, Schmalspur, Gleichstrom 1200V
Anzahl Mitarbeitende	15 plus Tagelöhner	23
Fahrdauer Wil–Frauenfeld Stadt	60 Minuten	24 Minuten
Fahrtkosten Wil–Frauenfeld 2. Klasse	CHF 1.80	CHF 5.60 mit Halbtax
Fahrtkosten Wil–Frauenfeld 3. Klasse	CHF 1.30	–
Anzahl Passagiere im Jahr	135'401	1'253'186
Länge Haupt- und Nebengleise	17,640 km	17,447 km
Anzahl Bahnhöfe und Haltestellen	9	15

## Die Bahn wird elektrisch

Während dem ersten Weltkrieg stiegen die Kohlepreise infolge des Rohstoffmangels von CHF 38.– auf CHF 240.– pro Tonne. Darum und wegen dem sich rapid verschlechternden technischen Zustand des Rollmaterials und des Trassees entschied sich der Verwaltungsrat im Jahre 1919 für die Elektrifikation der Eisenbahn.

In kurzer Zeit erarbeitete der Bauleiter und spätere Bahndirektor Ingenieur H. Hürliemann die dazu nötigen Pläne und Kostenvoranschläge. Schwieriger gestaltete sich die Sicherung der finanziellen Mittel.

Nach zahlreichen Versammlungen, Besprechungen beim Bund und den beiden Kantonen sowie persönlichen Gesprächen mit Bundesrat Haab konnte die Finanzierung der Elektrifizierung erst im August 1921 gewährleistet werden. Zu diesem Zeitpunkt waren die ersten Masten und Drähte entlang der Linie bereits gesetzt. Am 21. November 1921 wurde der elektrische Betrieb aufgenommen.



Die Bahn wird elektrisch

## Im Wandel der Zeit



Wängi

In den nächsten Jahrzehnten wurde der Fahrplan ausgebaut und neue Kreuzungsstationen, zum Beispiel in Wängi und Rosental, erstellt. Der Bahnhof Matzingen wurde total erneuert und 1980 eingeweiht. Auch die technischen Einrichtungen wurden überholt und sämtliche Hauptsignale mit einer automatischen Zugsicherung ausgerüstet. Ebenso wurde ein Streckenblock eingerichtet, der das gleichzeitige Befahren einer Strecke durch mehrere Züge ausschliesst. Eine neue automatische Stellwerkanlage sowie die Inbetriebnahme des Zugfunks sorgten für einen flexibleren und sicheren Betriebsablauf. Einen Höhepunkt erreichte die Modernisierung durch den Neubau der Einstellhalle und Werkstätte in Wil sowie durch die Anschaffung von fünf neuen Triebwagen inklusive vier Steuerwagen, die 1984/1985 ihren Dienst bei der FW-Bahn aufnahmen. 1996 konnte die neue Haltestelle Frauenfeld Marktplatz und vier Jahre später der modernisierte Bahnhof Frauenfeld eingeweiht werden.

Bereits vor der Elektrifikation der Eisenbahn wurde das Thema „Bus statt Zug“ diskutiert, verworfen und ab den Dreissigerjahren noch einige Male neu geprüft. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau fällte 2006 auf Grund eines Berichts, der die Alternativen Bahn oder Bus detailliert abklärte, den Entscheid, den Bahnbetrieb fortzusetzen.

## FW – eine Bahn mit Zukunft

Die Frauenfeld-Wil-Bahn ist eine Bahn mit Zukunft, in die mit neuen Fahrzeugen, der Erhöhung der Sicherheit und mit der Modernisierung der Anlagen investiert wird.

Der Grundstein wurde im Jahr 2009 mit dem Entscheid, fünf neue Triebfahrzeuge für die Frauenfeld-Wil-Bahn anzuschaffen, gelegt. Bis Ende 2013 werden die Fahrzeuge durch Stadler Rail ausgeliefert und sorgen mit Niederflreinstieg, einem modernen Fahrgastinformationssystem und 1. Klasse-Abteilen für ein attraktives Angebot für die Fahrgäste.

Mit verschiedenen Projekten wird die Sicherheit der Bahn erhöht und es ist ein besonderes Anliegen, die Kreuzungen zwischen Strasse und Bahn für alle Verkehrsteilnehmenden so sicher wie möglich zu gestalten.

So werden bis 2014 alle Bahnübergänge den neuen gesetzlichen Vorschriften angepasst. Durch die Installation von Schranken, Blinklichtanlagen oder die Aufhebung der Über

gänge können Unfälle vermieden und die Sicherheit für Fahrzeuglenkende und Fussgänger/innen wesentlich verbessert werden.

2012 und 2013 werden die Steuerungen für die Signale und Weichen sowie die Bedienstelle in Matzingen durch ein neues vollelektronisches Stellwerk mit einer zentralen Fernsteuerung ersetzt. Zudem werden im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung ebenerdige Einstiege an den Haltestellen realisiert.

Mit den erwähnten Modernisierungsmassnahmen und unter der Voraussetzung, dass die Passagierzahlen weiterhin steigen, besteht die Möglichkeit, einen ¼-Stunden-Takt anzubieten, was das Fahrplanangebot und somit den Kundennutzen nochmals optimieren würde.

Die FW-Bahn steht mit ihren 23 Mitarbeitenden tagtäglich mit grossem Engagement und Elan im Einsatz. Wir freuen uns, auch in Zukunft für unsere Fahrgäste unterwegs zu sein.



Modell neue Fahrzeuge