

Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch

Band: 14 (1938)

Artikel: 50 Jahre Frauenfeld-Wil-Bahn

Autor: Hürlimann, Heinrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-701511>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

maßen mindestens einmal erhöht worden ist. In der fraglichen Ecke zeigte die Wand auch im Kircheninnern deutliche Spuren ungleichzeitigen Aufbaues, sie wölbte sich beim zweiten Bild der obersten Freskenreihe nach außen. — Es ist merkwürdig, daß die obere Stockwerke des Turmes lauter Merkmale aus gotischer Bauzeit tragen. Speziell der spitzbogige, im Mauerwerk tief verankerte Eingang in das erste Geschoss scheint organisch mit dem Maueraufbau entstanden zu sein. Da er aber offenbar jünger ist als die romanische Chorgestaltung, kann er doch kaum als Einstieg eines Wehrturmes gedient haben. Die Kirche wäre ja vor ihm dagewesen in ihrer ältesten Form. Diese Feststellung bringt uns auf die Frage, ob nicht der Turm ein späterer Aufbau über dem alten, mit dem Schiff genau fluchtenden Chor sein mag, so daß ursprünglich ein gemeinsamer Dachfirst sich über Chor und Schiff, das erst bedeutend kürzer war, gestreckt hätte. Daß die freistehenden Chormauern stärker sind als die des Schiffes, kommt

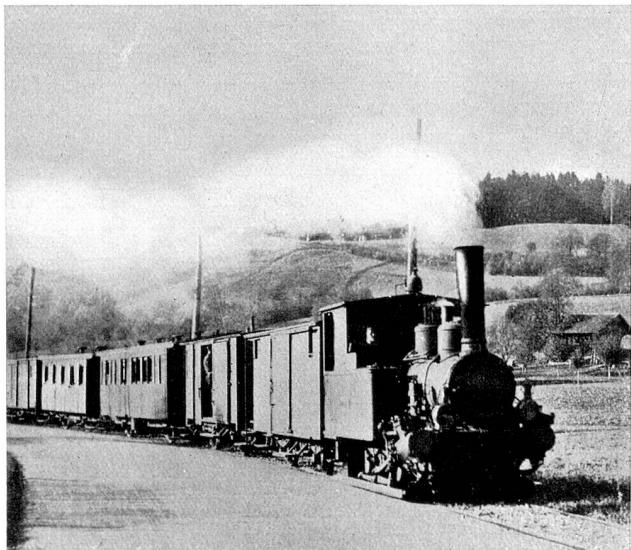
da und dort vor, sie hatten ja den Druck des Gewölbes auszuhalten, während die Westmauer durch die ungefähr gleich dicken Schiffmauern gestützt, weniger Stärke nötig hatte. Nach Aussagen der Arbeiter ist man bei der Entfernung des Taufsteines und des alten Bodens nicht auf ein altes Querfundament unter dem Chorbogen gestoßen. Seine geringe Höhe spricht hingegen wieder für einen späteren Durchbruch.

Vom Schiff weiß man nur, daß sein westlicher Drittel vor zweihundert Jahren angefügt wurde. Bei der gleichzeitigen Renovation wurde wohl auch der ältere Teil barock geprägt. Zu gleicher Zeit erhöhte man das Ganze der bessern Verhältnisse wegen um drei Fuß.

Glücklicherweise ist das interessante Baudenkmal des Berger Gotteshauses wenigstens in den erhaltenen Grundlinien für die Zukunft gesichert. Vielleicht vermag eine spätere Renovation mehr Licht auf sein Urbild zu werfen.

50 Jahre Frauenfeld - Wil - Bahn

Von Heinrich Hürlimann



Dampfbetrieb

F. W. — «Fahr Wohl», oder gut deutsch Frauenfeld - Wil nennt sich das Transportunternehmen, das im Jahre 1887 mit Sitz in Frauenfeld gegründet worden ist. Seit 50 Jahren fahren die maikäferbraunen Wagen mit der Aufschrift F. W. das Murgtal hinauf und hinab. Zuerst verkehrten sie mit Dampf, die Züge, die seit 1921 mit elektrischer Energie angetrieben werden. Durch die Außerdienstsetzung des «Pfuserli» ist ein schönes Stück der guten alten Zeit für Frauenfeld und das Tal der Murg zu Ende

gegangen. «Ich mueß schaffe — ich mueß schaffe —» stöhnte es aus dem langen Rohr der niedlichen Lokomotive, wenn das Zügli beim alten Hirschen vorbei den Berg zum Schloß hinauf pustete. Oben angelangt, wurde das Stöhnen und Zischen abgelöst durch den freudigen Auspuff: «— Jetz goht's besser — jetz goht's besser —». Besser mag es der Lokomotive gegangen sein und «wohler» mögen die rußgeschwärzten Männer auf dem Dampfroß sich gefühlt haben, wenn der heimtückische Berg genommen, das schmale Holdertor durchfahren und die erlösende Wasserstation beim Stadtbahnhöfli erreicht war; das heißt, Wasser brauchte nur die Lokomotive. Im Bären, Falken und sogar im Hörnli war keine Rede vom Wasser und vom Kesselstein der braven Lokomotive. Dort stärkten sich der Fahrgäst und auf Einladung auch der F. W.-ler für die weite Reise ins Tal hinauf. Auf der gemächlichen Fahrt begegneten dem Bähnli statt Automobile altmodige Landauer und wetterfeste Handwerksburschen. Wenn das Dampfrößli einmal störrisch wurde und nicht ziehen wollte, dann ergab sich der Fahrgäst und auch der Mann in der Uniform und der im rußigen Gewand in das Unvermeidliche; «man begab sich —» und nachher ging es gemütlich weiter durch das heimelige Murgtal und durch die gute alte Zeit. —

Schlecht und recht, so heißt es in einem alten Bericht, habe sich die Frauenfeld - Wil-Bahn durch die Zeit geschlagen. Der Dividendenrummel war nie groß, dafür aber die finanziellen Opfer, die die

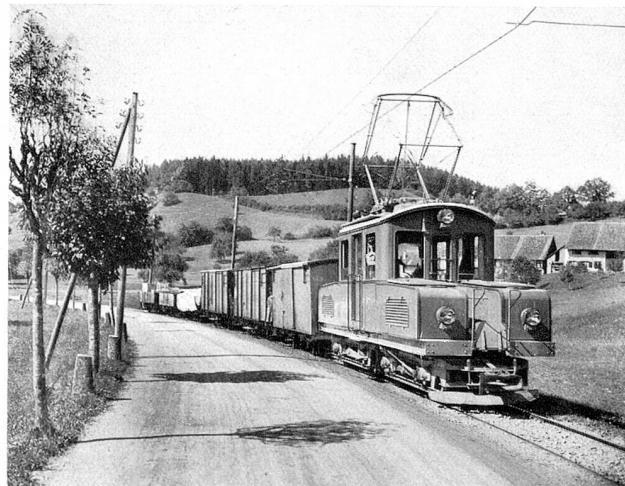
Talschaft und die Endstationen Frauenfeld und Wil zur Schaffung und Erhaltung des Schienenstranges aufzubringen hatten. Der umsichtigen Betriebsleitung war es daran gelegen, der Kundschaft der Bahn möglichst gut zu dienen. Daß in alter Zeit sogar der Verwaltungsrat glaubte, sich mit den Details des Betriebes befassen zu müssen, wird durch folgenden Protokollauszug belegt:

«§ 246 des Verwaltungsprotokolls vom 21. Mai 1889:

Es kommt ein Bericht der Betriebsleitung zur Verlesung über ein Verunglücktes Kalb, welches im Packwagen erhängt aufgefunden worden ist. Da das Thier in einem Wagen transportiert wurde, welcher zu Viehtransport nicht eingerichtet ist, hat der Berichtende für angezeigt erachtet, mit dem Eigentümer sich gütlich auseinander zu setzen. Dieses Vornehmen wurde genehmigt.»

Recht und schlecht ging es der Wilerbahn in der Tat, bis dann die letzten Jahre des verflossenen Jahrhunderts dem Unternehmen einen gesteigerten Verkehr brachten. Wieder war es ein Frauenfelder Festjahr, das die Verkehrswellen der Straßenbahn besonders hoch schlagen ließ, als 1903 die Schweizerische Landwirtschaftliche Ausstellung in Frauenfeld stattfand. Die Einnahmen überragten damals die Ausgaben in so hohem Maße, daß nicht nur die Annuitäten des Anleihens 1898 spielend aufgebracht werden konnten, sondern neben einem erklecklichen Zuschuß in den Erneuerungsfonds noch ein zweiprozentiges Zuckerchen für die Aktionäre abfiel.

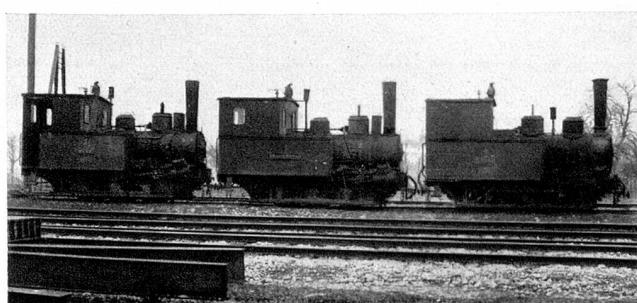
Im Jahre 1912 erfolgte der Zusammenbruch der Walzmühle Rosenthal. Das war ein herber Schlag für die Straßenbahn. Die monatliche Gütertonnage sank von 2950 auf 1500 Tonnen. Der Rückgang der Transporteinnahmen hielt weiter an. Er beschränkte sich nicht mehr auf den Lastenverkehr, sondern trat in verstärktem Maße auch beim Personenverkehr auf. Die Ursache jenes Verkehrsrückganges lag nicht allein und nicht einmal hauptsächlich im Stillstand der Rosenthaler Mühle begründet; er war zurückzuführen auf eine lange Zeit andauernden Tiefstandes des allgemeinen Verkehrs und des Niederganges der Industrie im Murgtal. Mit dem Rückgang der Einnahmen konnte die Beschränkung der Ausgaben



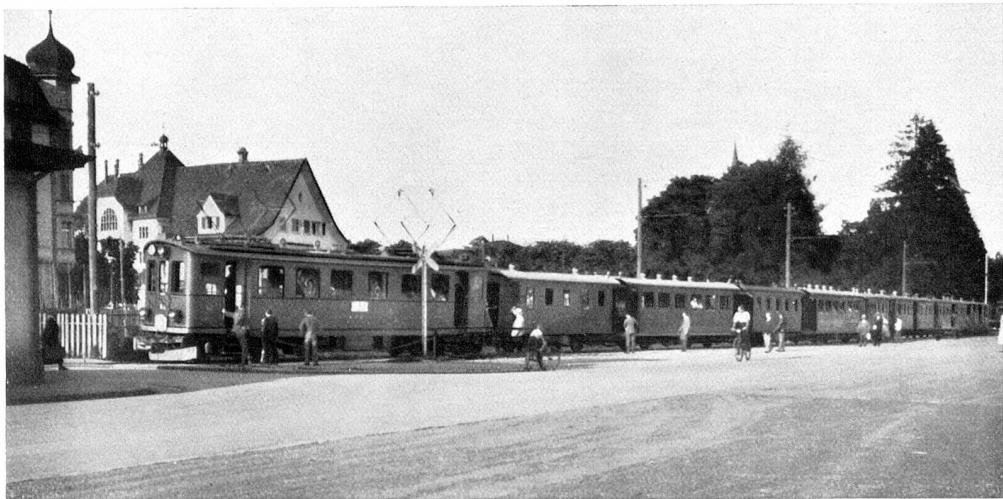
Elektrischer Betrieb

nicht Schritt halten. Daran vermochten auch die mit Hurra geschrei sich abwickelnden Kaisermanöver nichts zu ändern. Als der mächtige Kaiser geruhte, die Schweiz zu besuchen, durfte die Frauenfeld - Wil-Bahn in eigens dazu umgebauten Aussichtswagen die ordengeschmückten Offiziere transportieren — wehe dem, der es an jenen Tagen gewagt hätte, «Wilerbähnli» oder gar «Schnupftruke» auszuteilen, — die Sitzbänke waren lackiert, das Mösch geputzt und Mann für Mann stand im Senkel. Bei allem Ernst der Situation, sie war von Anfang an nie anders für das Unternehmen, riß der Faden der sekundärbahnhähnlichen Gemütlichkeit nie. Der Kassaschrank konnte noch so leer sein, gemächlich pustete das «Hörnli», ein paar Wagen mit leichterem oder schwererem Inhalt hinter sich herschleppten, durchs Murgtal, und kein Mensch hätte es im Ernst gelitten, wenn jemand das Bähnli für immer hätte abbrechen wollen. Das Jahr 1914 wurde angetreten wie jedes andere Jahr mit Wünschen und Hoffnungen. Man wünschte eine allgemeine Steigerung des Verkehrs, und hoffte auch auf eine günstige Entwicklung der Industrie und Landwirtschaft im Hinblick auf die Schweizerische Landesausstellung in Bern. Die Landesausstellung wurde am 15. April 1914 eröffnet; dann kam der Krieg.

Kriegs- und Nachkriegszeit brachten das Unternehmen in arge finanzielle Bedrängnis. Die Einnahmen reichten nicht einmal mehr aus zur Deckung der Brennstoffkosten. Tapfer setzte sich die Landesgegend erneut für die Aufrechterhaltung des Betriebes ein, und als im Jahre 1919 die Lokomotiven am Ende ihrer Kraft, die Schienen abgefahren und das Rollmaterial veraltet waren, wurde die Bahn nicht abgebrochen. Kantone und Gemeinden standen zusammen und befreiten die Straßenbahn Frauenfeld - Wil von Ruß und Staub und ermöglichten ihr den Übergang zum neuzeitlichen elektrischen Betrieb. Heute, nach sechzehn Jahren elektrischer Frauenfeld - Wil-Bahn, vernimmt man da und dort Stimmen, man hätte damals vielleicht doch besser



Ausgedient



Ein elektrischer Zug an einem Festtag

getan, das in allen Fugen krachende Bähnli abzubrechen und nicht mit so viel Geld und dazu in der teuersten Zeit zu elektrifizieren; ein Autobetrieb vermöchte die Aufgaben dieser Bahn auch zu lösen. Im Zeichen des großartigen Aufschwungs des motorisierten Straßenverkehrs können solche Aussprüche nicht verwundern. Wer sich aber die Mühe nimmt, etwas tiefer in das Wesen dieses Transportunternehmens einzudringen, der wird trotz den unbestreitbaren Qualitäten, die der Autobetrieb zu bieten vermag, bald einsehen, daß das Automobil unter den gleichen Verkehrs- und Betriebsbedingungen, die für die Bahn bestehen, auch heute noch nicht in der Lage wäre, die Forderungen, die der Verkehr an die Frauenfeld - Wil-Bahn stellt, zu erfüllen; es sei denn, daß entweder nur noch ein gewisser Teil des Verkehrs durch das Ersatztransportmittel zu bewältigen wäre, oder aber von der interessierten Landesgegend weit größere finanzielle Opfer getragen werden wollten, als sie die Sanierung der Bilanz der nunmehr in gutem Zustand befindlichen Bahn erfordert.

Daß heute keine Überlandbahn als Straßenbahn gebaut würde, daran ist schon im Hinblick auf die Entwicklung des Straßenverkehrs nicht zu zweifeln. Die Verwaltung der Frauenfeld - Wil-Bahn ist, weil eine Trennung des Straßen- und Bahnverkehrs auf die Dauer nicht mehr zu umgehen ist, seit Jahren darum bemüht, die Bahn von der Straße abzutrennen. Ein erster Schritt konnte dank dem Entgegen-

kommen des thurgauischen Bau- und Straßendepartements im Jahre 1937 vollendet werden. Durch verständnisvolle Zusammenarbeit der Interessenten wird es möglich sein, die begonnene Arbeit fortzusetzen und zu einem für den Bahn- und Straßenverkehr nützlichen Ende zu führen.

Über die Notwendigkeit der Sanierung der Bilanz der Frauenfeld - Wil-Bahn ist kürzlich im Großen Rat des Kantons Thurgau gesprochen worden. Mit nicht geringem Erstaunen hat das Thurgauer Volk aus dem Munde des Regierungsrates vernehmen müssen, wie ungleich schlecht der Bund den Kanton Thurgau behandelt bei der Sanierung der Wilerbahn. Der Regierungsrat erklärte, daß «das verletzendste Ausnahmerecht vorliege», und schloß mit dem Satz: «Im Ganzen ist die Behandlung, die der Kanton Thurgau mit der Frauenfeld - Wil-Bahn erfahren mußte, so, daß man den Bundesrat allen Ernstes einmal fragen muß, ob er glaube, eine derart unfreundliche und rechtsungleiche Behandlung rechtfertigen zu können gegenüber einem Kanton, dessen gut eidgenössische Einstellung nicht mehr unter Beweis gestellt werden muß.»

Nachdem auch die außerkantonale Presse diese Worte aufgegriffen hat und sie in Bern gehört worden sind, darf man hoffen, daß die Frauenfeld - Wil-Bahn dem gewerbefleißigen Murgtal und den wichtigen ostschweizerischen Marktorten Frauenfeld und Wil auch weiterhin ein brauchbares Verkehrsmittel sein wird.

Elektrizitätswerk Sirnach

- Elektrotechnisches Installationsgeschäft
- Ersteller sämtlicher Stark- und Schwachstrom-Anlagen

W. Gsell & F. Rutishauser

Dipl. Ing. SIA und ETH **Kreuzlingen** Telephon 415
Bauingenieur-Arbeiten an den Kirchen Sirnach und Münchwilen

Herm. Weideli & K. Eberli

Architekten SIA

Kreuzlingen

Entwurf und Bauleitung der evangelischen Kirche in Sirnach