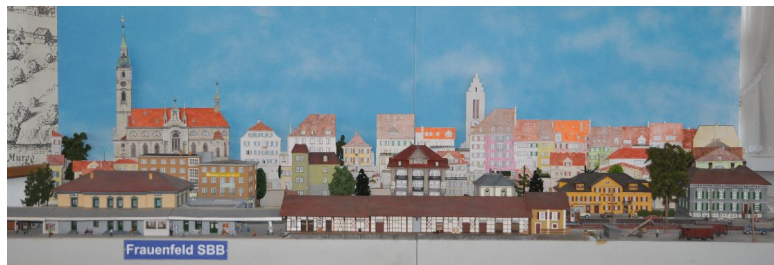


Erlebnisse mit der FW-Anlage anlässlich der Ausstellung „Trains and Trucks“ vom 30./31.August 2008 in Frauenfeld

Ein Hoch für die Planung dieser Anlage, ein Hoch für deren exklusiven Bau und ein Hoch auch für den Anlagen-Betrieb. Es war einfach fantastisch, was uns hier Fredy Schneider hingezaubert hat. Ich hatte das Glück, sowohl beim Bau wie auch beim Betrieb mitwirken zu dürfen. Es war kaum voraussehbar, welch interessanter Betrieb man auf dieser kleinen Nebenbahn zeigen konnte, so wie er sich vor bald 50 Jahren abgespielt hatte.

Da wurden noch mitten auf dem Bahnhofplatz Frauenfeld, zwischen altem Güterschuppen und längst verschwundenen Altstadthäuser, diverse



offene und geschlossene Güterwagen auf-, ab- und umgeladen; so z. B. Baumwoll- und andere Rohprodukte für die verschiedenen Industrien und sogar Kühe wurden in offene Wagen eingepfercht, ob sie wollten oder nicht. Zudem mussten Wagen nach Bestimmungsorten in Züge eingereiht werden, was aber trotz allen Rangierkünsten nicht immer gelang.

Nebenan waren auch schon alle Reisenden in die braunen, nostalgischen Triebwagen eingestiegen. Diese Passagiere sahen aus den Fenstern auf prächtig gebaute Geschäftshäuser mit detaillierten Schauwindowerauslagen im Massstab 1:87, auch das Schloss Frauenfeld fehlte nicht, und bald schon winkte der Bahnhofvorstand vor dem ehemaligen, historischen Stationsgebäude Frauenfeld-Stadt.



Bahninteressierte erkannten auch die einzige Güterzuglok der FW, die nach erfolgter Reparatur, aus dem alten Depot durch die geöffneten Tore tuckelte.

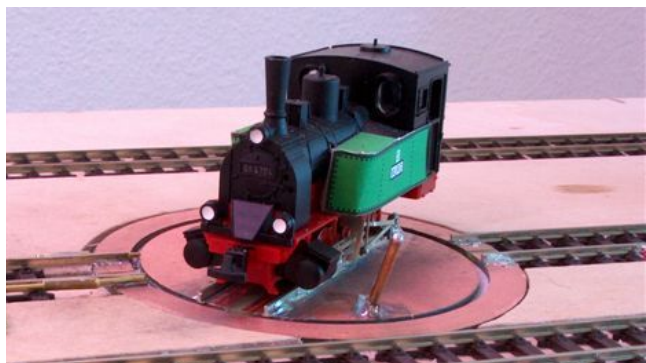
Noch vor dem nächsten Halt kurvte der Oldtimer um den fotogenen Espirank und bald musste in Matzingen der Spezialwagen für die Hefefabrik an die Rampe des ehemaligen Stationsgebäude geschoben werden. Beobachter sahen hier auch filigrane Wirtshausschilder, längst abgebrochene Gebäude und epochegerechte Strassenfahrzeuge. Es fanden hier auch problemlose Kreuzungen mit kurzen Zügen aus roten Triebwagen samt Anhängern statt.

Kurz nach dem Schloss Sonnenberg beim Rilogawerk stand lange Zeit dessen Spezialwagen; er wurde später mal nach Wil verschoben und auf seine Rückkehr musste den ganzen Tag vergeblich gewartet werden! In Wängi begannen meist grosse Rangiermanöver, da die abzuliefernden Baumwollwagen für die Weberei nicht sauber eingereiht waren. Für Reisende aus der Gegenrichtung ein buntes Schauspiel.



Eigentlich hätten in Rosental einige Kühe in den offenen Wagen ihr Ziel erreicht, aber weil deren Besitzer nicht anwesend war, wurden diese halt weiter nach Münchwilen verschoben. Ob der Bauer seine Kühe dort zu Fuss nach Hause führte, weiss man nicht genau. Es gab damals auch noch Güterzüge mit Personenbeförderung; deren Mitreisenden mussten allerdings viel Geduld aufbringen wegen den umfangreichen durchgeführten Stations-Manövern.

In Wil stiegen gerade ehemalige FW-Angestellte in einen Sonderzug aus alten 2-Achs-Personenwägeli. Sie mussten allerdings auf die Abfahrt warten bis ihre kleine Dampflok auf der Drehscheibe vor dem alten Depot von Hand gewendet war. Und vorerst wurde auch noch der reguläre, blauweisse BD-Triebwagen auf die Reise geschickt.



Da soll einer behaupten, auf einer Nebenbahn sei nichts los! Dies haben auch viele Zuschauer bemerkt. Man hörte förmlich deren Begeisterung und das Erstaunen über die Detailtreue der vielen Anlageteilen. Und die Hobbyfotografen, es wurde geknipst und geknipst!! Nahaufnahmen von Fachwerkbauten, kleinste Utensilien vor den Bahnhöfen und Gebäuden, Fahrgäste in den Triebwagen, über den Schultern der Betreiber brenzlige Situationen bei Zugskreuzungen erhascht etc. Ja ich habe eine Frau bemerkt, notabene eine Frau im besten Alter, mit 2 Kameras um den Hals; sie hat mindestens 100 Aufnahmen der Anlage geschossen. Für wen weiss ich zwar nicht, vielleicht wars eine Spionin.

Die Anlage war so sehenswert und interessant, dass auch von Zuschauern immer wieder Fragen zu deren Bau und dem einwandfreien Betrieb gestellt wurden. Auch Weichenstörungen in Rosental konnten den Betrieb nicht lahm legen; alsdann kamen endlich die Oldtimer-Postautos als Bahnersatzbusse in Einsatz. Und sogar bei einem Stromausfall in Wil lief der Betrieb weiter; die Züge wurden so kurzerhand in Münchwilen gewendet. Bei Kreuzungen mit langen Zügen waren die Stationsbeamten zu beneiden, die arg ins Schwitzen kamen, weil die Gleislängen nicht ausreichten.



Sogar der Erbauer der Anlage half bei Matzingen mit beiden Händen nach!

Da soll einer sagen, dass dies spielen sei mit der Eisenbahn: nein, das war harte Knochenarbeit! Ich habe noch nie eine Modellanlage erlebt, welche so sinnvolle Betriebsabläufe erlaubte. Dank geschickter Planung und einfacher Technik hat diese Anlage den Härtesten mit einem reibungslosem Betrieb bestens bestanden.

Deshalb nochmals einen herzlichen Dank an Fredy Schneider, der die Mühe und Kosten nicht gescheut hatte und für uns diese schöne FW-Anlage möglich machte. Es ist zu hoffen, dass eine Vorführung dieser Anlage einmal eine Fortsetzung findet. Super Fredy!



Seuzach, 15. September 2008 / Pius Dicht