

Aus der Geschichte des Bahnhofs Frauenfeld

(Ein Beitrag zur Ostschweizer Eisenbahngeschichte)

In den nächsten Jahren wird der Bahnhof Frauenfeld durchgreifend umgebaut. Von der heutigen Anlage bleibt nur das Aufnahmegebäude erhalten. Die Gleisanlagen werden völlig umgestaltet und mit einem

Chr. Ammann, Frauenfeld

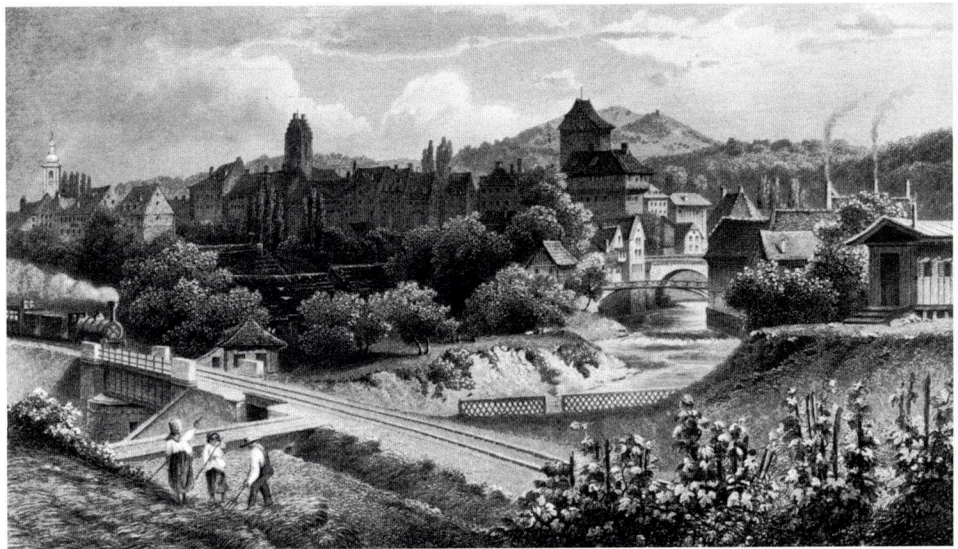
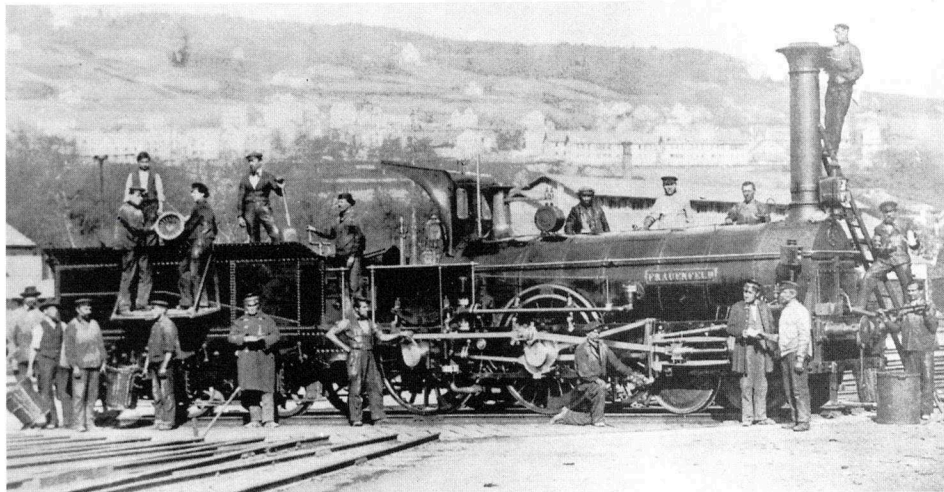
schienenfrei zugänglichen Mittelperron versehen. Die FW-Station rückt näher an die SBB-Gleise; die Güteranlagen werden ins Industriegebiet Ost verlegt. Der berühmt-berüchtigte Barrierenübergang Rheinstrasse wird durch Unterführungen ersetzt, der Strassendurchgangsverkehr vom Bahnhofplatz verbannt.

Welche Entstehungsgeschichte hat aber der bisherige Bahnhof mit seinen heute nicht mehr ausreichenden Anlagen? Viele Antworten sind in alten Zeitungen, Akten und Berichten zu finden. Sie erzählen von früherer, ja frühester Eisenbahnpolitik und Eisenbahntechnik.

Eine Bahn von Romanshorn nach Winterthur

Als im Juni 1853 die Expropriationen für die eingleisige «Zürich–Bodensee-Bahn» bzw. spätere Nordostbahnstrecke Romanshorn–Winterthur begannen, sahen Verkehrswege und Verkehrsmittel in der Schweiz noch ganz anders aus: Nebst Fuhrwerken, Postkutschen und Schiffen standen erst die internationale Bahnlinie von St-Louis nach Basel (1844) und die Spanischbrötlibahn Baden–Zürich in

Die B 2/4 Nr. 9 «Frauenfeld» traf 1855 als erste NOB-Lok in Frauenfeld ein und wurde 1887 ausgerollt.
Archiv VHS



Die Anfangszeit der Thurtalbahn ist nur in Stahlstichen überliefert: Ein NOB-Zug mit einer eher «ungeheuren» als «engbrüstigen» Lokomotive vor der Murgbrücke.

Zentralbibliothek Zürich

Les débuts des chemins de fer dans la vallée de la Thur ne nous ont été transmis que par des gravures. Train NOB devant le pont sur la Murg avec une locomotive «monstrueuse» plutôt «étroite de poitrine».

Betrieb. Gotthard- und Bözbergbahn, die Rheinbrücke in Basel, die Linie Stuttgart–Singen–Schaffhausen oder die Arlbergbahn folgten Jahre oder Jahrzehnte später.

Es war kein Zufall, dass eine der ersten Schweizer Bahnlinien ausgerechnet an den Bodensee führen sollte. Schon 1847/50 hatte die vielbesungene «schwäb'sche Eisenbahn» von Ulm aus über Biberach-

La B 2/4 no 9 «Frauenfeld» est arrivée en 1855 comme première loc du NOB à Frauenfeld. Elle a été retirée du service en 1887.

Durlesbach und Meckenbeuren Friedrichshafen erreicht. Die bayerische «Ludwigs-Süd-Nord-Bahn» von München über Augsburg nach Lindau entstand 1844/53. 1854 zählte man auf dem «Schwäbischen Meer» schon 14 Dampfboote und 20 Schleppbarken. Vier neue Boote waren im Bau. Man transportierte Reisende, «Kaufmannswaren», Getreide, Steine, Salz, bald auch Eisenbahnmateriale, Lokomotiven, Wagen. Noch war der Bodensee kein «Verkehrshindernis», sondern aus Deutschland das Haupteingangstor zur Schweiz.

Auch im Thurtal war man in erster Linie am Bahnbau Richtung Bodensee interessiert. Recht ungehalten bemerkte man im Frühjahr 1855 in Frauenfeld, wie sich die Eröffnung der Thurtalbahn zusehends verzögerte: «Wenn man gewollt, erstlich gewollt hätte,» war in der «Thurgauer Zeitung» vom 15. Februar 1855 zu lesen, «und nicht mit dem Wagen häufig ums Dorf gefahren wäre, so hätte man eine derzeitige Eröffnung der Bahn möglich machen können; es wäre dieses um so mehr, bei der starken Warenanhäufung in Romanshorn nichts weniger als unpraktisch gewesen, hätte sich vielmehr rentieren müssen, um so mehr, als die Route von Frauenfeld bis Winterthur nach allen Berechnungen die geringsten Vortheile darbietet, daher die Fortsetzung an den letzteren Ort nicht als eine Hauptsache erscheint.» Mit Missbehagen bemerkte



Bahnhof Frauenfeld im Grünen... Hinter dem «Verwaltungsgebäude» die 1890 versetzte Lokremise.

Archiv Denkmalpflege des Kantons Thurgau

La gare de Frauenfeld dans la verdure... Derrière le bâtiment de l'administration, la remise des locs déplacée en 1890.

man ferner, dass an der topographisch schwierigeren St. Galler-Linie «mit der unsrigen weit überlegener Energie» gearbeitet wurde.

Ein griesgrämlicher Empfang

Am 14. Februar 1855 dampfte ein erster Zug – natürlich von Romanshorn aus – zumindest in die Nähe von Frauenfeld: Mit einem Gewicht von «4000 Centnern» fand die Belastungsprobe der Thurbrücke von «Heschikofen» (Eschikofen) statt, wobei «zuerst langsam, dann immer schneller» gefahren wurde. Zürcher Zeitungen und der «Bund» meldeten Mitte März 1855, dass «die Arbeiten bis Frauenfeld, einschliesslich des dasigen Bahnhofs so weit vorgerückt seien», dass eine baldige Eröffnung bevorstehe. Die 89 Fuss und 2 Zoll lange, eiserne Gitterbrücke über die Murg bei Frauenfeld stehe vollendet in der eigens dafür errichteten Werkstätte und solle demnächst an ihren Bestimmungsort gebracht werden.

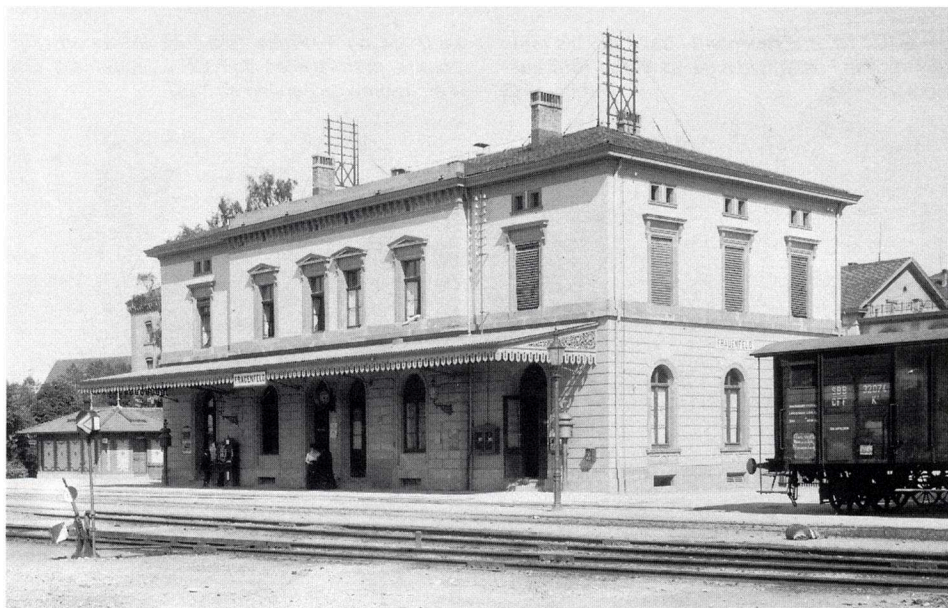
Endlich, am 22. März 1855, traf die erste Lokomotive, die B 2/4 Nr. 9 «Frauenfeld» (Maffei München, 1854), mit zwölf «Güterwaggons» in Frauenfeld ein. Der etwa 2400 Zentner schwere Zug brachte Schienen und «andere Eisenbahnbestandtheile». Er legte die Fahrt aus Romanshorn (40 km) in einer Stunde zurück. War die Bahn einen Monat zuvor in Weinfelden noch voller Enthusiasmus begrüsst worden, so berichteten die Zeitungen in Frauenfeld von einem kühlen, «griesgrämlichen» Empfang.

Dies sei «zu Recht», schrieb die «Thurgauer Zeitung» und bemerkte, vor drei oder vier Monaten wäre es anders gewesen!

Ein weiterer Zug verkehrte am 27. März 1855 mit den Lokomotiven «Zürich» und «Töss» nach Frauenfeld. Mit einem Gewicht von etwa 1600 Zentnern fand die Belastungsprobe der Murgbrücke statt.

Gleisseite des Bahnhofs Frauenfeld um etwa 1903. Beachtenswert der Handweichenstellbock mit Laterne, die Läutewerke und die «Controll-apparate» für die Hipp'schen Wendescheiben.

Zentralbibliothek Zürich



Erstmals wurde – wohl für den mitreisenden Oberingenieur Beckh – ein «eleganter» Personenwagen mitgeführt, der aber schon auf seiner ersten Fahrt mit einem «herumstehenden Schotterwagen» zusammensties und leicht beschädigt wurde.

Am Morgen des 19. April traf endlich der erste Güterzug «mit Kaufmannswaren und Getreide» aus Romanshorn in Frauenfeld ein. Noch vor der offiziellen Eröffnung sollte er nun regelmässig um sieben Uhr morgens den Bodenseehafen verlassen und um ein Uhr nachmittags in der Thurgauer Kantonshauptstadt eintreffen. Ebenfalls am 19. April ging glücklich die erste Probefahrt nach Winterthur vorstatten. Die Eröffnung der Thurtallinie stand in «baldiger Aussicht.»

Die Einweihung der Thurtalbahn

Nachdem am Sonntag, 29. April, der Chef des Polizeidepartements «sämmlichen im Thurgau funktionierenden Eisenbahnangestellten» den Dienst abgenommen hatte, stand der feierlichen Eröffnung der Thurtallinie Romanshorn–Winterthur am 14. Mai 1855 nichts mehr im Wege. Am frühen Morgen liefen von Romanshorn die «Waggons» ab, um die Gäste aus dem Kanton Zürich abzuholen. Der von Winterthur aus verkehrende Einweihungszug beförderte rund 150 Gäste, unter ihnen die Kantonsregierungen von Thurgau und Zürich, Abgeordnete der Städte Zürich,

Les voies de la gare de Frauenfeld aux environs de 1903. A remarquer, «tomme» d'aiguille avec lanterne, cloches, et appareil de contrôle pour les signaux à cible pivotante «Hipp'sche».

Winterthur, Frauenfeld und der Gemeinde Weinfelden, ferner Verwaltungsrat und Direktion der Nordostbahn und die Abgeordneten der «baierischen und württembergischen Verkehrsanstalten.»

Erster Halt war Frauenfeld, wo der Bahnhof «zur Überraschung und Freude der Herren von Zürich» (Thurgauer Zeitung, 15. Mai 1855) zierlich geschmückt war. Der bekränzte Eröffnungszug wurde unter Kanonendonner und Musik «freundlichst bewillkommt». Für Frauenfeld und Romanshorn hatte man drei Sechspfünder-Kanonen aus dem Zeughaus «acquirirt» und die nötige Artillerie (etwa 25 Mann) beordert. Die Blechmusikgesellschaft von Frauenfeld spielte auf und fuhr danach im Zug mit.

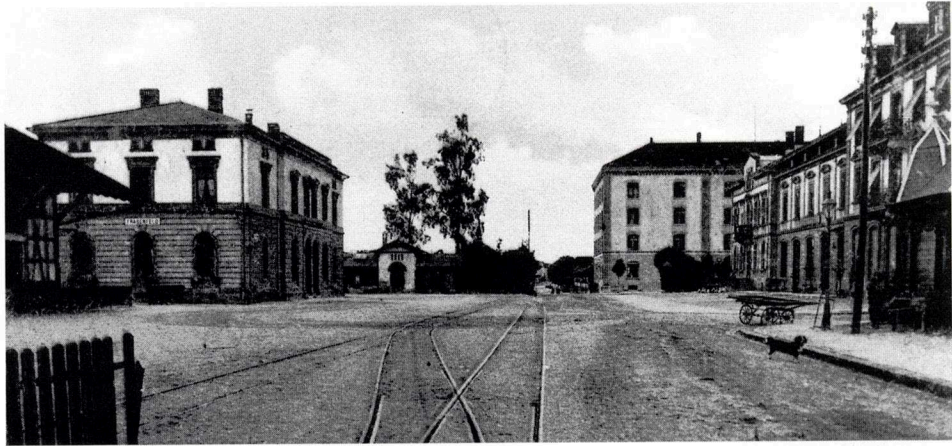
Schon bald freute man sich über die gute Frequentierung der Züge. Eine Zeitungsnotiz im «Wächter» vom 13. Oktober 1855 erwähnte, dass aus dem Kanton Thurgau «sehr starke Quantitäten Obst fast täglich per Eisenbahn ins benachbarte Zürich» befördert würden, wo man sich an das «mostindische Getränk» gewöhnen wolle.

Von «ungeheuern» und «engbrüstigen» Lokomotiven

In ihrer Anfangszeit waren die Thurtal- wie die St. Gallerlinie keineswegs bloss als Ostschweizer Verkehrsachsen gedacht. Der Weg Zürich–Berlin war über Romanshorn–Friedrichshafen–Ulm–Leipzig am kürzesten. Die Thurtallinie war aber von den eidgenössischen Experten nicht nur als Verbindung nach Deutschland und Österreich, sondern via Rheintal sogar als Zufahrt Richtung Graubünden, zur künftigen Lukmanierbahn und nach Italien geplant worden. An solche Ideen erinnert man sich heute nur, wenn wegen Streckenunterbrüchen am Brenner oder am Arlberg österreichische oder italienische Schnellzüge durchs Thurtal umgeleitet werden müssen.

Noch bevor 1856 die ersten Züge St. Gallen erreichten, verfolgte man in Frauenfeld die Entwicklung auf der «Konkurrenzlinie» mit unfreundlichen Zeitungsmeldungen: Ein «Eingesandt» in der «Thurgauer Zeitung» vom 20. Oktober 1855 bemerkte schadenfroh, dass «dem Vernehmen nach» die St. Gallisch-Appenzellische Bahn «hinsichtlich ihrer Fahrten von Wyl nach Winterthur noch gar sehr von ihren Lokomotiven abhängig» sei und hin und wieder auf dem Wege steckenbleibe. Dies reimte sich wenig mit den Lobeserhebungen, welchen man in den St. Galler Blättern täglich bezeugte.

St. Gallen liess dies nicht unerwidert, um so mehr offenbar am 19. Oktober ein



Bahnhofplatz Frauenfeld um etwa 1905 mit den Gleisen der FW. Sammlung Chr. Ammann

La place de la gare de Frauenfeld vers 1905, avec les voies du FW.



Bahnhofplatz Frauenfeld 1990 aus ähnlicher Perspektive wie Bild oben. Foto: Chr. Ammann

La place de la gare de Frauenfeld en 1990, vue prise sous le même angle que la photo ci-dessus.

Zug von Frauenfeld nach Islikon stecken geblieben war. So musste die «Thurgauer Zeitung» in einem Artikel «Zur Eisenbahnfrage» vom 18. November 1855 nachdoppeln: «... Jener Artikel (St. Galler Tagblatt) schlägt dann Lärm wegen eines unschuldigen Vorfalls, an dem höchstens unrichtige Beurteilung der Dampfkraft seitens eines Zugführers, nie aber eine Direktion schuld tragen kann, und citiert damit eine Begebenheit vom 19. Oktober, die weit weniger zu beklagen ist als die erste Reise zwischen Winterthur und Wyl, die ja bekanntlich ein Menschenleben opferte, welches Unglück wir jedoch ferne sind, irgend Jemand vorzuwerfen.»

«Wer aber von «engbrüstigen» Lokomotiven spricht, muss jedenfalls beschränkte Kenntnisse der europäischen Bahnen haben, sonst wüsste er, dass in den nächsten Gränzstaaten Maschinen weit leicht-

teren Baus treffliche Dienste leisten, und bei einigem Gerechtigkeitsgefühl möchte der Sachwalter der «ungeheuern» St. Galler Maschinen zugestehen, dass am Fehlschlagen des Erklommens der Steigung bei Islikon andere Verhältnisse Einfluss übten; dass namentlich bei glattem Geleise die Räder grosse Schwierigkeiten haben, mit schweren Lasten Steigungen zu überwinden. Davon kann man sich in St. Gallen vielleicht auch noch überzeugen.»

«Was aber die Geduldsschule betrifft, welche die Reisenden ertragen sollen, so wollen wir erst einmal die Geduld haben, zu warten, bis überhaupt einmal Reisende von Rorschach aus die Bahn in Betrieb finden, und dann wollen wir sehen, ob bei gleichzeitiger Abfahrt in Romanshorn, die «Engbrüstigen» nicht vergnügt Winterthur erreichen, ehe die «Ungeheuer» nur die gefährvolle Fahrt bis Gossau vollenden.»



Frauenfeld.

Bahnhofplatz.

Bahnhofplatz Frauenfeld mit FW und der 1904 abgerissenen katholischen Kirche.

Sammlung Chr. Ammann

Place de la gare de Frauenfeld avec le FW et l'église catholique démolie en 1904.

Der Bahnhof Frauenfeld damals

«Unsere Stations- und Bahnhöfe sind freilich meist ungenügende, in gewisser Art inhumane Lokalitäten. Wollte die Direktion Beschwerdebücher auflegen, so füllten sich wohl diesen Winter umfangreiche Bände.» Dies war am 22. November 1855 in der «Thurgauer Zeitung» (TZ) zu lesen und dürfte sich auch auf den Bahnhof Frauenfeld bezogen haben. Alte Stiche zeigen in Frauenfeld eine das Wort «Bahnhof» geradezu verkörpernde, sehr einfache Anlage. Wie bei vielen alten Bahnhöfen diente der Güterschuppen vorerst als provisorisches Aufnahmegebäude. Ferner waren ein 1856 erbauter, vorwiegend zur Lagerung von Obst bestimmter «Getreideschuppen», ein «Salzschuppen» und ein zweistöckiger Lokschuppen vorhanden. Signale und ein Stellwerk fehlten.

Noch bei der feierlichen Eröffnung des Zugverkehrs Romanshorn–Zürich am 25. Juni 1856 war der Bahnhof Frauenfeld ein Provisorium. Zwar wurde der von den NOB-Lokomotiven «Helvetia» und «Zürich» gezogene, 20 Wagen umfassende Einweihungszug erneut mit Kanonenschüssen lebhaft begrüsst. Doch: «Der Bahnhof, wenn man in Frauenfeld nämlich von einem solchen reden kann, war recht hübsch geschmückt mit Fahnen, Kränzen und Verzierungen aller Art; sogar das «Lochohnemotiv» (Stelle, auf welche die Direktion schon lange ein «Verwaltungsgebäude» zu bauen versprochen hatte), erhielt seinen mahnenden Schmuck, ein Häuschen mit Vergissmeinnicht.» (TZ)

Der Wink mit den Blumen war nicht umsonst. Der NOB-Geschäftsbericht 1858

vermerkt, das «Verwaltungsgebäude» am Bahnhof Frauenfeld sei unter Dach gebracht worden und könne im Laufe des Sommers 1859 bezogen werden. Die Pläne für das Aufnahmegebäude stammten übrigens vom erwähnten Oberingenieur Beckh und vom späteren Architekten des Zürcher Hauptbahnhofs, J. F. Wanner. Wie in anderen Stationen wurde 1866 in Frauenfeld das bisher stumpf endigende Rampengleis in ein durchgehendes Dienstgleis umgebaut.

Kurz nach der Murgbrücke stand der Barrierenposten Altweg mit Holzbude und Läutewerk. Hier dampft ein Güterzug, vermutlich mit C 3/3 (ex VSB Nr. 151–157), kurz nach Inbetriebnahme der Doppelspur nach Islikon.

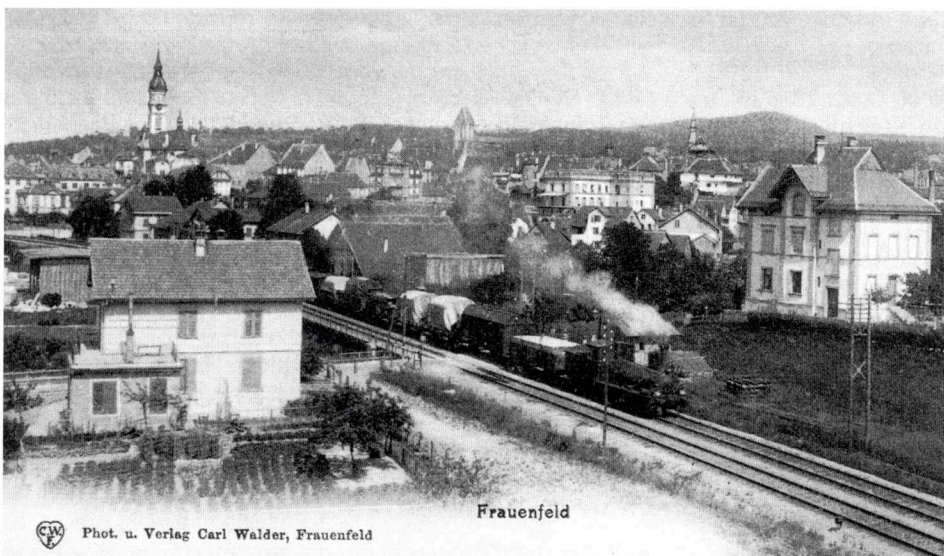
Sammlung E. B. Leutwiler, Zürich

Der Zugverkehr wurde anfänglich mit Morse-Telegraphen geregelt. Erst waren nur Romanshorn, Weinfelden, Frauenfeld und Winterthur mit solchen Apparaten ausgerüstet, um sich regelmässige Anzeigen über Abgang und Ankunft der Züge zu übermitteln. Erst von 1863 bis 1868 folgten Müllheim, Amriswil, Islikon, Märstetten, Sulgen, Bürglen, Felben und Wiesendangen. Ab 1863 konnte man übrigens am Bahnhof Frauenfeld auch «Privatdepeschen» zur Übermittlung aufgeben. 1876 meldete der NOB-Geschäftsbericht, dass nun sämtliche Stationen der Thurtallinie mit vorschriftskonformen mechanischen Signal- oder Wendescheiben (Einfahrsignale) ausgerüstet worden seien. Im Juni 1876 ereignete sich ferner eine schlimme Hochwasserkatastrophe, der ein Teil der Murgbrücke zum Opfer fiel. Bis zum Abschluss der Murgkorrektur 1877/78 dampften die NOB-Züge über eine provisorische Holzbrücke.

Grossanlässe und Grossumbauten

Das Jahr 1890 brachte dem Bahnhof Frauenfeld mit dem Eidgenössischen Schützenfest den ersten Grossverkehr. Die NOB musste fremdes Rollmaterial anmieten, führte – wie auch die 1887 eröffnete Frauenfeld–Wil-Bahn – zahlreiche Extrazüge. Die Zeitungen schreiben von täglich 25 000 bis 30 000 ankommenden und 34 000 abreisenden Personen, von einer Riesenleistung des Bahnhofs Frauenfeld, die ohne jede Störung bewältigt worden

Juste après le pont sur la Murg, se trouve le poste de garde-barrières de Altweg, avec sa cabine en bois et la cloche. Ici passage d'un train marchandise à vapeur, tracté par une loc C 3/3 (probablement ex VSB de la série 151–157) peu après la mise en service de la double voie vers Islikon.



Phot. u. Verlag Carl Walder, Frauenfeld

Frauenfeld

sei. Vergleiche mit dem heutigen «Open-Air» drängen sich auf . . . (vergleiche EA 9/91, Seite 557).

Im selben Jahr 1890 wurde der Bahnhof Frauenfeld erstmals durchgreifend umgebaut, die Gleisanlage um total 645 m vergrössert und die 45 m lange «Kriegs- und Stirnrampe» gegenüber der Kaserne erstellt. Der nördlich der Gleise stehende Getreideschuppen wurde auf die gegenüberliegende Seite neben den Güterschuppen «gezügelt» und erhielt westseitig einen Anbau mit Bahnmeisterbüro, «Portierwohnung» sowie Schlaflokalen für Maschinen- und Zugpersonal. Die gegenüber dem Aufnahmegebäude stehende Lokremise wurde abgebrochen und auf einer Aufschüttung an der Nordostseite des Bahnhofs wieder aufgebaut.

Zeitweise hatte man gar einen neuen, sechsständigen Lokschuppen geplant. Auf halbem Weg von Romanshorn nach Zürich und am Anfang der 12 Promille-Steigung nach Attikon gelegen, hatte Frauenfeld

einige Bedeutung als Wasserstation. Als die C3T-Schleptenderlokomotiven (C 3/3) des Depots Romanshorn bei Güter- und gemischten Zügen durch die ehemaligen Nationalbahn-Tenderloks A3 (Eb 3/4) ersetzt wurden, die nur einen Wasservorrat für 40 bis 50 km mitführten, kam es bei Kreuzungen zu unhaltbaren Zuständen. Um Verspätungen und aufwendiges Rangieren zu vermeiden, stellte man 1893 an der Ostseite des Bahnhofs Frauenfeld einen zweiten Wasserkran auf.

Verschiedene Verbesserungen folgten, etwa 1893 die Einführung der elektrischen Läutesignale, 1900 die Verstärkung der Murgbrücke (Belastungsprobe mit zwei C3T-Loks), 1901 die Einführung der Gasbeleuchtung in den beiden Dienstwohnungen, 1903 eine neue Abortanlage, ein zweiter Schalter sowie der Bau der Zeughausunterführung und der Fussgängerunterführung Rheinstrasse. Die VII. Schweizerische Ausstellung für Landwirtschaft sorgte im Sommer 1903 erneut für Grossverkehr. Um die Züge auf der Linie Frauenfeld-

Winterthur telefonisch rückmelden zu können, mietete man von der Eidgenössischen Telegraphenverwaltung einen Draht.

Die nächste Bahnhofserweiterung fand beim Doppelspurausbau der Thurtallinie 1905/07 statt. Die Gleisanlagen wurden umgebaut, die erste Stellwerkanlage kam in Betrieb. Am 1. Mai 1906 erhielt Frauenfeld neue Einfahrsignale (Semaphore), während die bisherigen Wendescheiben in Arlen-Rielasingen weiterverwendet wurden. Aus- und Durchfahrtsignale wurden aufgestellt, am 4. Oktober 1906 wurde die Stellwerkanlage abgenommen. Sie bestand aus einem mechanischen Vorstandsapparat (System Jüdel, Braunschweig) mit Signalkurbeln (vor dem Aufnahmegebäude) und einem mechanischen Wärterstellwerk mit elektrischer Blockierung (heute FEA-Klublokal), die mit einem 36adrigen Kabel verbunden waren.

Schon am 1. Oktober 1905 war die Doppelspur Frauenfeld-Müllheim «mit Linksfahren» eröffnet worden. Am 1. Mai 1906 folgte Frauenfeld-Islikon.

Erster elektrischer Zug am 14. Mai 1928 in Frauenfeld. Hinter der Ae 3/6^{II} 10416 (spätere Heizlok Koblenz) der Fahrleitungs-Beobachtungswagen X 99 878 (ex GB-Salonwagen von 1883).

Foto: J. Bär / Archiv Denkmalpflege des Kantons Thurgau

Premier train électrique à Frauenfeld, le 14 mai 1928. Derrière la Ae 3/6^{II} 10416 (plus tard loc de chauffage à Koblenz) la voiture d'observation des lignes de contact X 99 878 (ancienne voiture salon du GB) (chemin de fer du Gotthard) de 1883.





Ein Bild aus allerjüngster Zeit: Re 4/4 460 000 mit einer Re 4/4^{II} in Frauenfeld am 12. Februar 1992.
Foto: Chr. Ammann

Une image des plus récentes: Re 4/4 460 000 avec une Re 4/4^{II} en gare de Frauenfeld le 12 février 1992.

Sparsamkeit und verpasste Chancen

Noch fehlte dem Bahnhof ein angemessenes Perrondach. Planung und Aktenverkehr für dieses an sich kleine Bauvorhaben erstreckten sich über Jahre! Die SBB wollten vor weiteren Investitionen abwarten, ob sich die Pläne für eine normalspurige Neubaustrecke Wil–Frauenfeld–Stammheim–Etwilen konkretisierten. Der Frauenfelder Stadtrat drängte und meldete 1908 gar den Wunsch an, auch die Zwischenperrons sollten mit Dächern versehen und gleichzeitig erhöht werden. 1909 wurde das bestehende Konsolendach am Aufnahmegebäude ersetzt, und man erstellte anschliessende Säulendächer. Der Wunsch des Stadtrats blieb unerfüllt, denn dies hätte den nochmaligen Umbau der neu erstellten Gleisanlagen erfordert. So stöhnt man noch über 80 Jahre später beim Ein- und Aussteigen über die tiefen Bahnsteigkanten!

Ähnlich verhielt es sich mit der 1903 gebauten Unterführung an der Rheinstrasse, die trotz Petition an den Regierungsrat aus Sparsamkeit nur als Fussgängerunterführung mit Zugangstreppe ausgeführt wurde.

Sparsamkeit blieb das Gebot der nächsten Jahre. Als die 12 m lange Drehscheibe vor der Dampflokremise zu kurz wurde, baute man 1912 eine 16 m lange Drehscheibe aus Romanshorn ein, die dort durch eine solche mit 20 m Durchmesser ersetzt worden war. Heute ist die Drehscheibe in Frauenfeld längst verschwunden. Sie wurde nach der Elektrifizierung der Thurtallinie (Einweihung am 14. Mai 1928) überflüssig.

Der Anbau

Schon 1931 bestanden Pläne für einen gegen den Bahnhofplatz herausragenden Anbau am zu klein gewordenen Aufnahmegebäude von 1859. Damals hatte sich übrigens der Bahnhofsvorstand darüber beklagt, dass im gesamten Aufnahmegebäude (inklusive Dienstwohnungen) keine Badegelegenheit vorhanden sei. Aus finanziellen Gründen sollten die Umbau- und Erweiterungspläne bis Anfang der vierziger Jahre in der Schublade bleiben.

Als man die Pläne wieder hervornahm, kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Frauenfelder Strassen- und Baudepartement und den SBB. Ersteres verlangte die Zurückverlegung des Anbaus und wünschte eine (moderne) Gestaltung ohne Profile und Rundbogen, damit der Anbau hinter dem als Ganzes zu erhaltenden Altbau zurücktrete. Die SBB lehnten ab, verzichteten zwar auf ein Herauskragen Richtung Bahnhofplatz, verwirklichten aber (glücklicherweise) einen Anbau im alten Stil, der sich harmonisch an den Altbau anfügt und nicht als «Anhängsel» wirkt.

Anbau und Umbau des Aufnahmegebäudes fanden 1942/43 statt. Gleichzeitig wurde eine Zentralheizung eingerichtet und die Diensträume modernisiert. Von der alten Bausubstanz im Innern blieb kaum etwas erhalten. Einzig über den oft zweimal herabgesetzten Decken warten angeblich noch Stuckornamente – wohl vergeblich – auf ihre Wiederentdeckung.

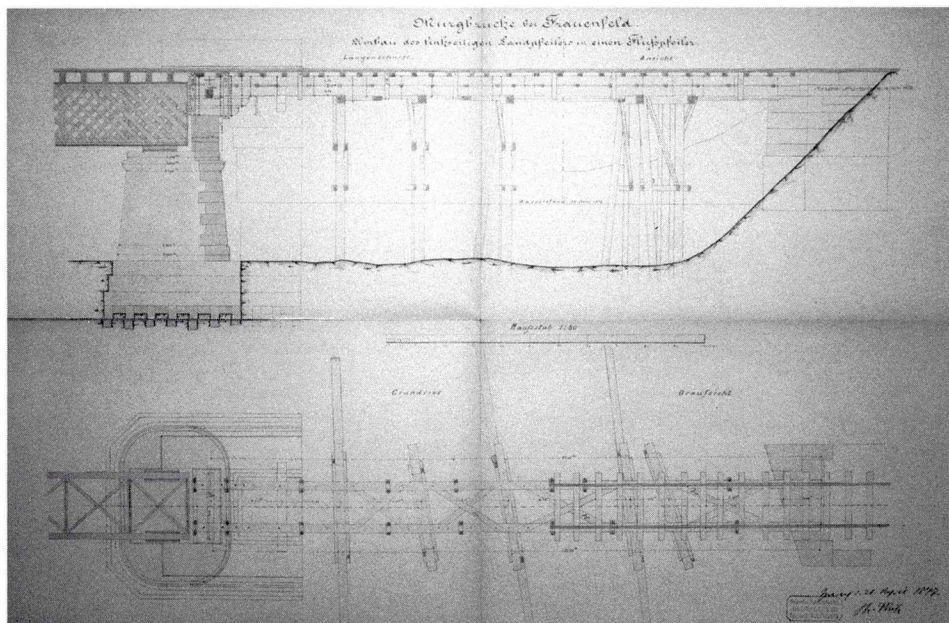
Bei diesem Umbau musste auch der veraltete, unterhaltsaufwendige und im Winter häufig störungsanfällige «Vorstandsapparat» auf dem Perron einem neuen elektrischen Freigabeapparat, Bauart Signum, im Fahrdienstbüro weichen. Gleichzeitig wurden die mechanischen Formsignale durch Lichtsignale ersetzt.

Ideen und Flickwerk

Diese Modernisierung weckte offenbar Ideen für noch mutigere Projekte: So finden sich Akten aus dem Februar 1945, worin von Vorschlägen des Stadtrats zur Um-

Provisorische Murgbrücke 1876.

Pont provisoire sur la Murg en 1876.



gestaltung des Bahnhofs und für eine Strassenunterführung Rheinstrasse die Rede ist. Man sprach von der Verlegung des Güterschuppens an die Ostseite anstelle der Militärhallen, von freiem Raum um das Aufnahmegebäude, von einem Ideenwettbewerb.

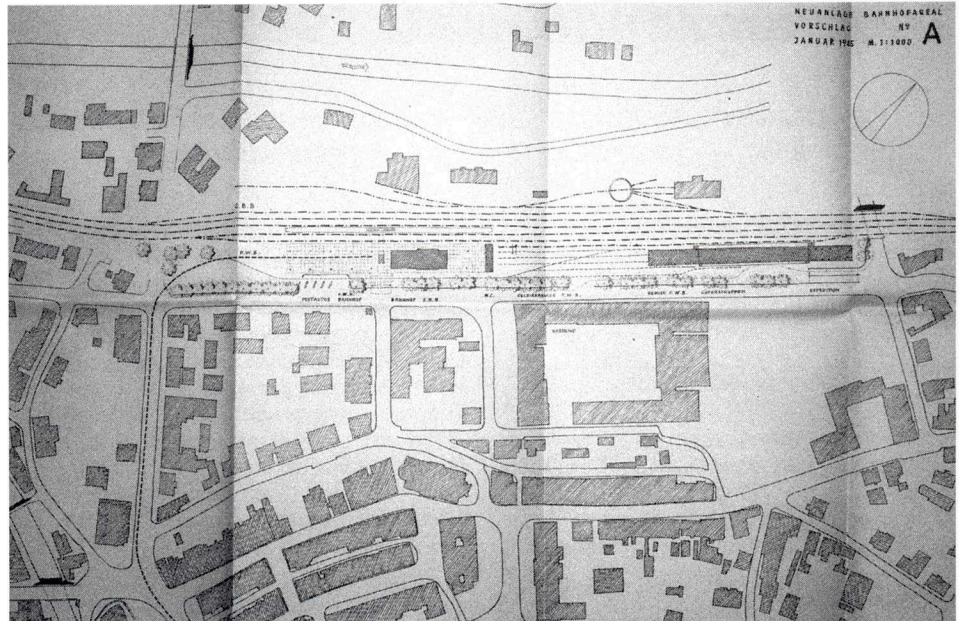
Ausgeführt wurden allerdings nur punktuelle Verbesserungen und Anpassungen, die sich im Lauf der Zeit aufdrängten: Am 1. Juli 1966 kam das neue Drucktastenstellwerk «Domino 55» mit Zwergsignalen und Rangierfunk in Betrieb. Schon im Herbst 1963 hatte die Zuckerfabrik Frauenfeld ihre Arbeit aufgenommen; für eine weitere Zunahme des Güterverkehrs sorgte der Bau eines Industriestammgleises mit verschiedenen Anschlüssen im Osten Frauenfelds 1977.

1974 fand eine Aussen- und Innenrenovation des Aufnahmegebäudes statt, allerdings ohne bauliche Veränderung, 1976/77 folgte der Neubau der Murgbrücke, 1978/79 die Renovation des Güterschuppens. Die neuen elektronischen Schaltergeräte konnten am 12. Februar 1987 in Betrieb genommen werden. Im übrigen präsentiert sich der Bahnhof Frauenfeld noch immer so, wie er nach den Umbauten von 1890, 1905/07 und 1942/43 den späteren Generationen hinterlassen worden ist.

Den bevorstehenden Grossumbau «Bahnhof 2000» haben die Stimmberechtigten von Frauenfeld Ende 1989 gutgeheissen. Dem kantonalen Beitrag haben die Thurgauerinnen und Thurgauer 1991 mit grossem Mehr zugestimmt. Bis Ende 1992 rechnet man mit der Planaufgabe für das 110 Mio.-Projekt, 1993 mit dem Baubeginn. Damit soll der Bahnhof Frauenfeld endlich wieder den Verkehrsbedürfnissen entsprechen. Bleibt zu hoffen, dass beim definitiven Projekt auch städtebauliches Finger-spitzengefühl und architektonische Harmonie Eingang finden.

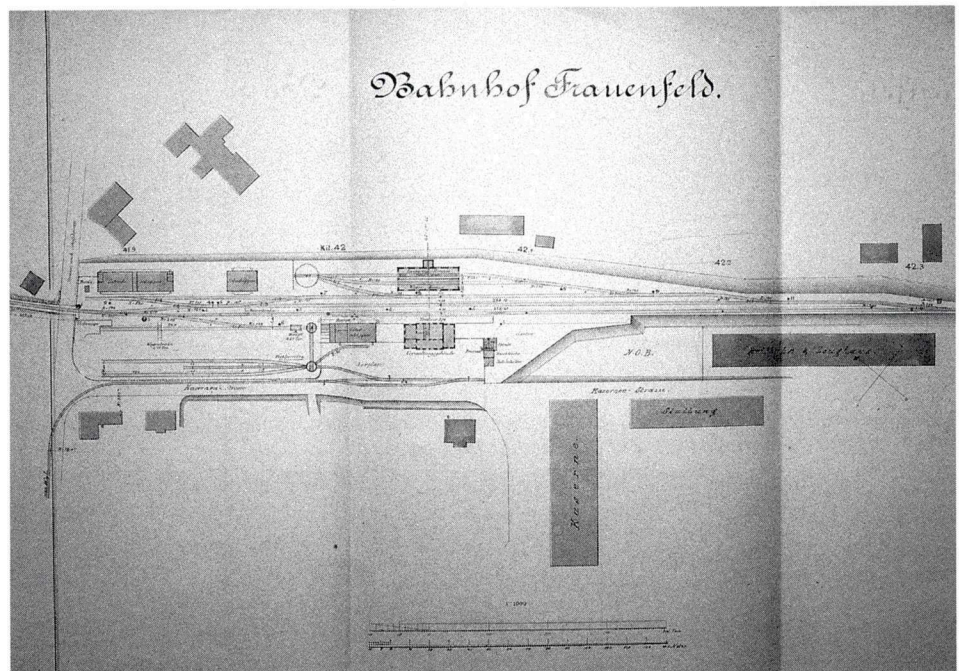
Bahnhof Frauenfeld vor dem Umbau 1890.

Gare de Frauenfeld avant transformations en 1890.



Projektvorschlag vom Januar 1945 mit FW-Gleisen, Remise und Güterschuppen an der Ostseite anstelle der Militärrampe und -hallen.

Projet de 1945, avec les voies du FW, remise et halle aux marchandises du côté Est, à la place du quai militaire et des entrepôts.



Bahnhof Frauenfeld nach dem Umbau 1890.

Gare de Frauenfeld après transformations en 1890.

