

Wiederauferstehung in Rot

Intrigen, Hochwasser und der Zahn der Zeit – Geschichte und Erneuerung der Thurvorlandbrücke bei Eschikofen

Kantonales Tiefbauamt Thurgau

7	Mario Töngi Thurbrücke Zollhaus: «Die Dinge haben nur den Wert, den man ihnen verleiht.»
15	Peter Erni Eine Brücke für die «Intrigenstrasse» Zum Bau der Eschikofer Thurbrücke 1835–1837
39	KarinENZler 70 Brücken weggerissen oder beschädigt Wie eine schauerliche Nacht zum Bau der Vorlandbrücke aus Stahl führte
53	Wolf Meyer zu Bargholz Zeitzeugin der Ingenieurbaukunst mit Parallelen zum Eiffelturm
61	Jürg Conzett, Andrin Herwig, Pieder Hendry Hand in Hand: Die anspruchsvolle Instandsetzung der Vorlandbrücken
75	Walter Hofstetter Irgendwo im Nirgendwo der Thurebene
79	Menschen am Werk
114	Beteiligte Unternehmen, Fachstellen und Personen
118	Kurzbiografien Autorin, Autoren, Fotografen Abkürzungs- und Literaturverzeichnis Bildnachweis Impressum

Mario Töngi Thurbrücke Zollhaus: «Die Dinge haben nur den Wert, den man ihnen verleiht.» Molière (1622–1673)

Als ich mich im Frühling 2016 das erste Mal mit der Thurbrücke Zollhaus bei Eschikofen befasste, bot sich mir ein widersprüchliches Bild. Die Brücke zeigte sich nicht wie erwartet als einzelnes, monumentales Bauwerk aus einer früheren Epoche. Vielmehr wirkte sie auf mich wie drei zufällig aneinandergereihte Brückenabschnitte, die sich in der Konstruktion, ihrer Materialisierung und ihrem Bauwerkszustand stark voneinander unterschieden.

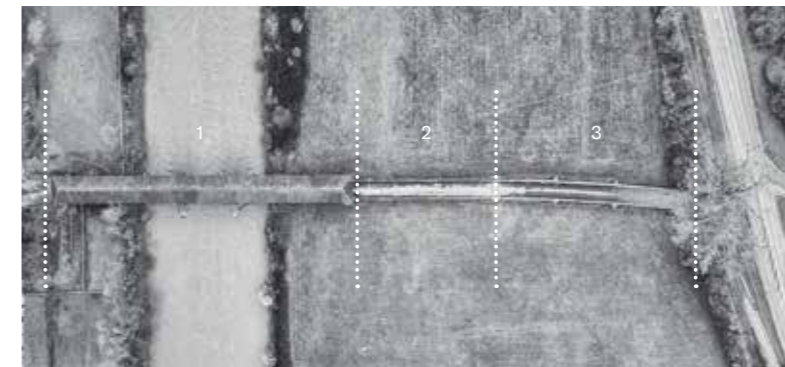
Zu diesem Zeitpunkt beschränkten sich meine Kenntnisse über die Thurbrücke darauf, dass sie zum einen aus einer gedeckten Holzbrücke und zum anderen aus einer stählernen Vorlandbrücke bestand, dass sie äusserst alt war und sie von Fussgängern, Radfahrern und Reitern genutzt wurde. Zudem bestand ein zeitnaher Handlungsbedarf für Baumassnahmen, da die Fahrbahnplatte aus Beton an einer Stelle bereits durchgebrochen war. Anknüpfungspunkte oder Erfahrungswerte im Umgang mit historischen Stahlfachwerken existierten im kantonalen Tiefbauamt keine. Die Thurbrücke Zollhaus war seit jeher ein interessanter «Sonderling» unter sämtlichen Brückenbauwerken des Amtes, die vorwiegend aus Stahlbeton oder Spannbeton erstellt sind.

Zu Beginn der Projektbearbeitung stellte sich heraus, dass das Augenmerk des Unterhalts in den letzten 50 Jahren ausschliesslich auf der gedeckten Holzbrücke gelegen hatte. Während das Dach und die Holzverkleidung regelmässig instand gehalten wurden, überliess man die Stahlkonstruktion der Vorlandbrücke sich selbst. Dadurch lag die Idee nahe, die Vorlandbrücke in absehbarer Zeit durch einen Neubau zu ersetzen.

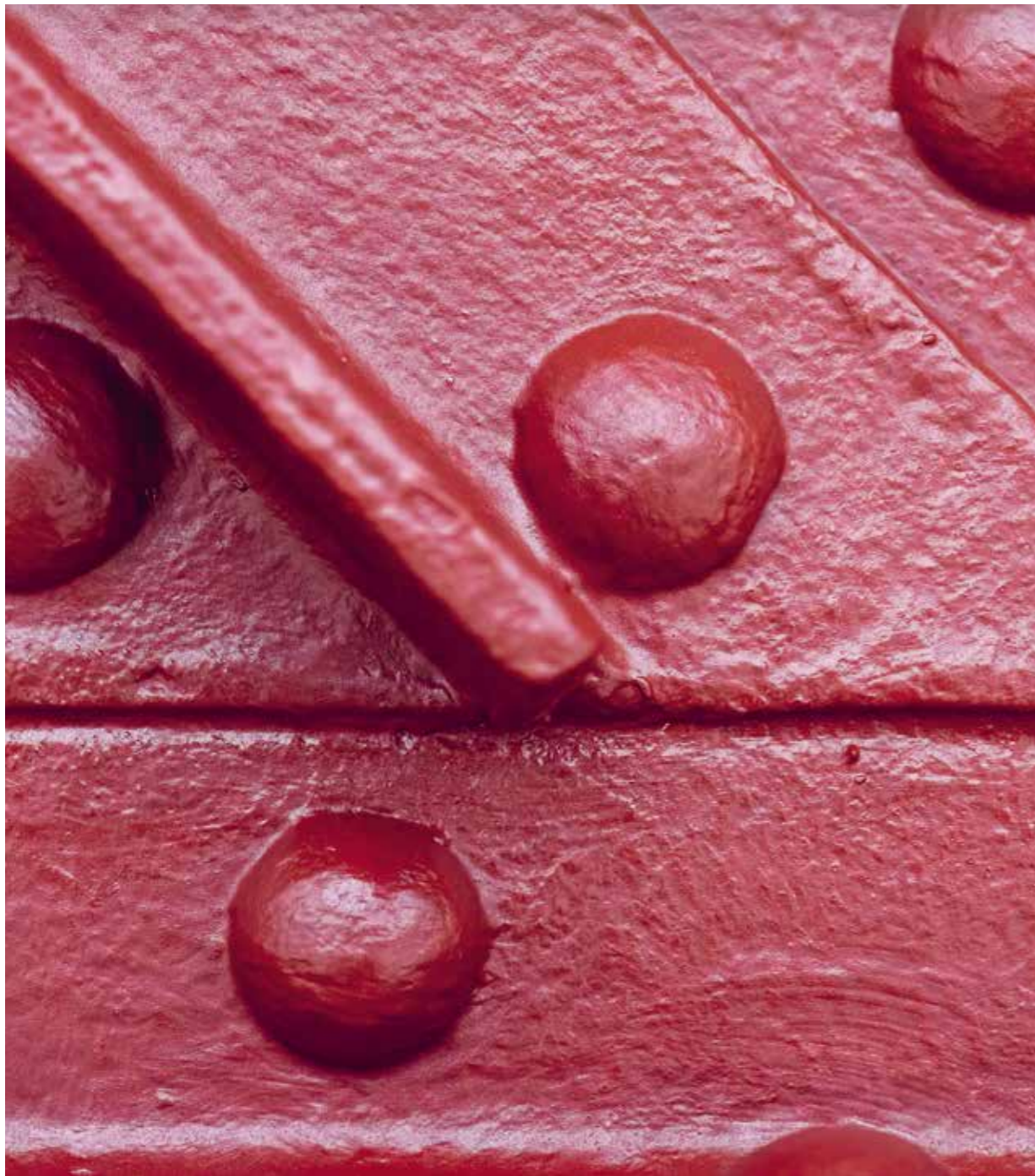
Die Idee eines Neubaus wich schliesslich der Absicht, die historische Bau-substanz vollständig zu erhalten. Heute, 136 Jahre nach ihrer Entstehung und einer aufwendigen Sanierung 2020/21, befindet sich die Vorlandbrücke in einem prach-



Lange lag das Augenmerk auf der gedeckten Holzbrücke, die Stahlkonstruktion wurde sich selbst überlassen. Mit der aufwendigen Sanierung 2020/21 rückte die Vorlandbrücke in den Fokus.



Die Thurbrücke beim Zollhaus Eschikofen setzt sich aus drei Brückenabschnitten zusammen: der Holzbrücke (1) aus den Jahren 1835–1837, der ersten Vorlandbrücke (2) aus dem Jahr 1885 und der zweiten Vorlandbrücke (3) mit Baujahr 1911. Im kantonalen Tiefbauamt wird das gesamte Bauwerk unter dem Titel «Thurbrücke Zollhaus» geführt, gebräuchlich sind auch Eschikofener Brücke, Thurbrücke bei Eschikofen oder – nicht näher belegt – «Zollhusbrücke Tüfelschanze».



Mit dem Neuanstrich im fast ursprünglichen Rot zieht die Vorlandbrücke die Blicke auf sich.

vollen Zustand. Doch wie war es möglich, dieses schadhafte Bauwerk zu retten, auf höchstem Niveau instand zu setzen und den einzigartigen Charakter zu bewahren?

Sachlich betrachtet ist dies das Ergebnis einer fachkundigen Projektorganisation mit vielen durchdachten Entscheidungen. Dank einem intelligenten Tragkonzept – beruhend auf einer Gewichtsentlastung und dem Einsatz modernster Baustoffe – konnten sämtliche Stahlprofile erhalten werden. Das frühere Erscheinungsbild wurde durch die sorgfältige Detailgestaltung des Planers sowie der Aneignung des Heissnietverfahrens durch den Unternehmer wiederhergestellt. Überraschenderweise gelang es während der Bauphase, mit Farbsondagen an unzugänglichen Stellen die verschiedenen früheren Farbgebungen der Vorlandbrücke lückenlos zu klären und zu dokumentieren.

Doch diese sachliche Erklärung alleine greift zu kurz. Tatsächlich ist die ausserordentliche Leistung den kompetenten Projektbeteiligten zuzuschreiben, die sich mit dem einzigartigen Bauwerk identifiziert und sich sorgfältig mit dem Ort, der Geschichte sowie den anspruchsvollen Aufgaben auseinandersetzen haben. Alle Mitwirkenden brachten nebst ihrem Fähigkeits- und Erfahrungsausweis eine positive Einstellung mit, was eine konstruktive Zusammenarbeit ermöglichte und zu den wertvollen Beiträgen bei der Projektrealisierung führte. Zudem wurde erkannt, welcher grosser kulturhistorischer Wert in der Vorlandbrücke steckt. In der Folge wurde sie als besonders wertvoll eingestuft und in das Hinweisinventar des Kantons Thurgau aufgenommen. Dies rechtfertigt auch die finanziellen Mittel, die der Kanton und das Bundesamt für Strassen für die aufwendigen Instandsetzungsarbeiten eingesetzt haben.

Wenn ich heute auf der denkmalgeschützten Thurbrücke beim Zollhaus stehe, sehe ich die grossartige Holzbrücke und die wiederauferstandene Vorlandbrücke in Rot. Vor meinem inneren Auge erscheinen die vielen Geschichten und Menschen, die dieses Bauwerk geprägt haben und meist in Vergessenheit geraten sind. Aus diesem Grund entstand dieses Buch, um auch Ihnen diesen Einblick in die lebendige Welt der Thurbrücke Zollhaus zu ermöglichen.

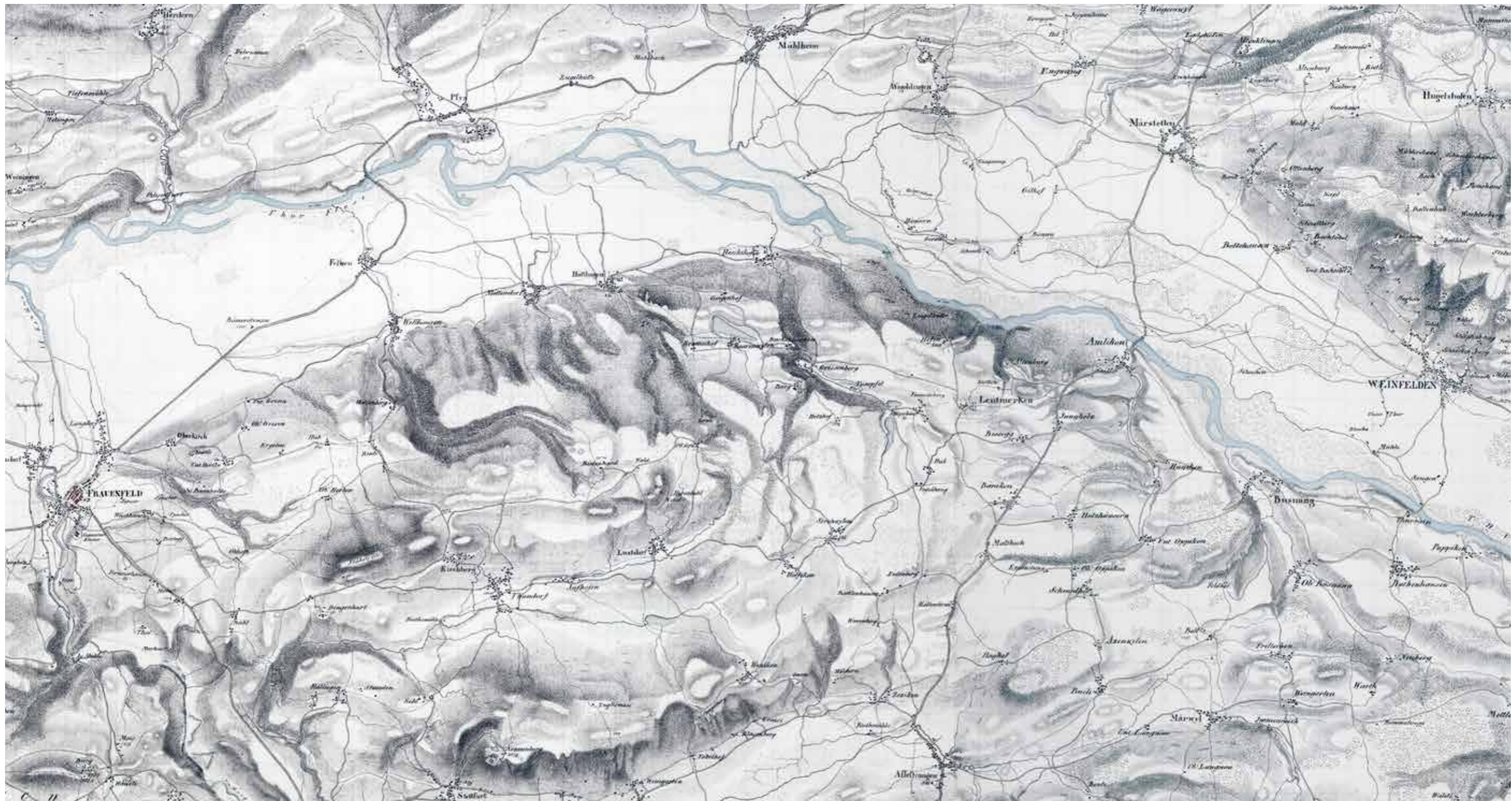
An dieser Stelle bedanke ich mich herzlich bei allen Projektbeteiligten der Instandsetzung der Vorlandbrücke für ihre wertvolle Arbeit. Ihre Namen und Funktionen finden Sie auf den Seiten 114/115.

Mario Töngi
Brückeningenieur des Kantonalen Tiefbauamts Thurgau

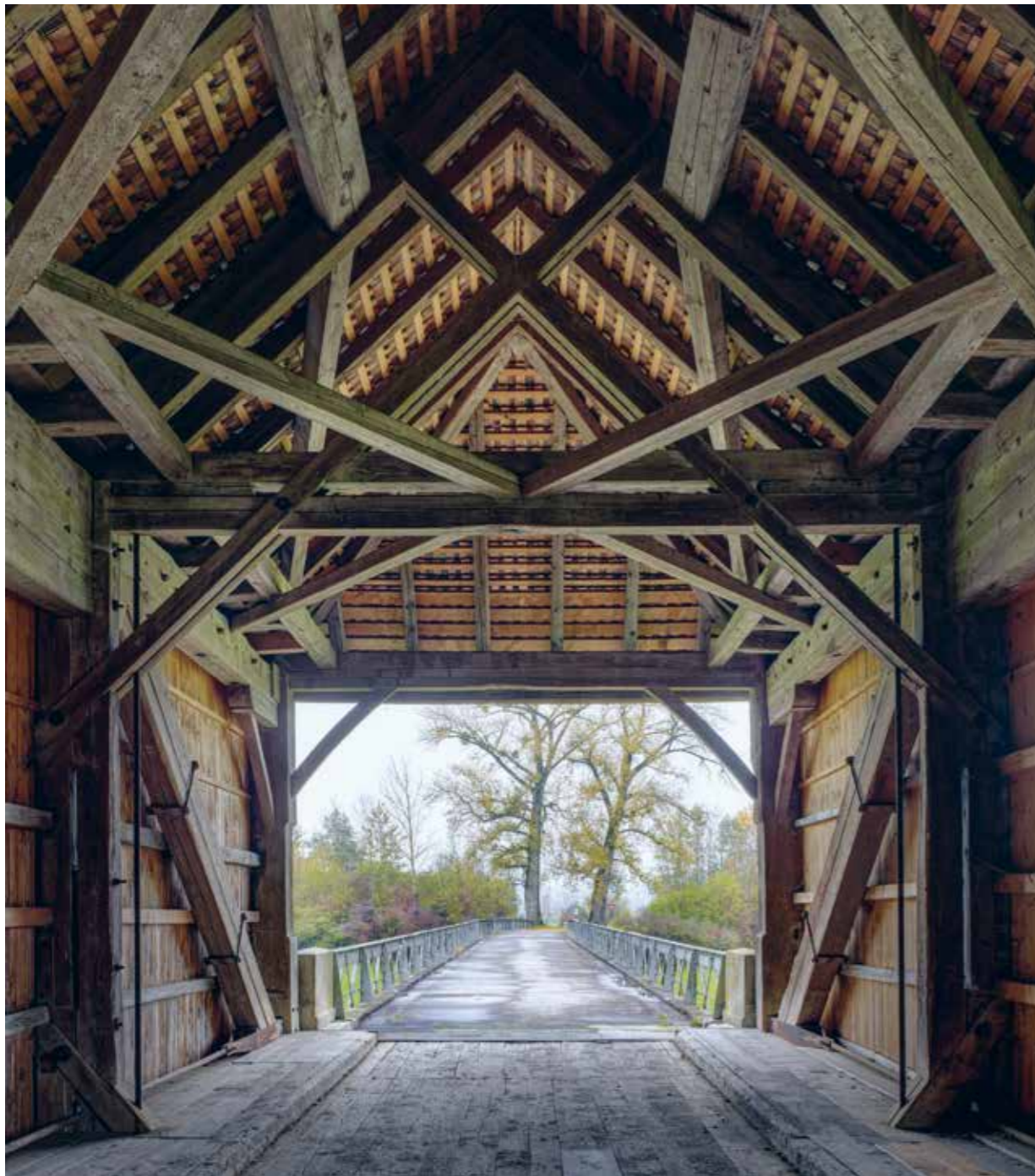
Zur offiziellen Wiedereröffnung der Brücke am 11. September 2021
im Rahmen der Tage des Denkmals



Der Blick von oben verändert die Wahrnehmung. Auf kleinem Raum liegen mehrere Strassen aus unterschiedlichen Epochen und mit unterschiedlichen Funktionen nahe beieinander. Im Vordergrund die alte Thurbrücke Zollhaus: Einst eine wichtige Kantonsstrassen-Verbindung, dient sie heute nur noch dem Fuss- und Veloverkehr. Autos und Lastwagen verkehren seit 1954 auf der benachbarten Spannbetonbrücke – eine der ersten grösseren vorgespannten Betonbrücken im Schweizer Strassenbau. 1983 wurde die danebenliegende Autobahn A7 bis Müllheim eröffnet, ein Jahrzehnt später wurde sie verlängert. Im Hintergrund ist zudem die Eisenbahnbrücke zu erkennen. Diese wurde 1854/55 als gedeckte Holzbrücke erbaut und 1902 und 1904 durch die zwei heutigen Stahlfachwerkbrücken ersetzt (Doppelspur-Stahlbrücke zwischen Eschikofen und Müllheim). Links im Bild ist das Winterlager des Zirkus Stey zu sehen.



Das Gebiet zwischen Frauenfeld und Weinfelden auf der Sulzbergerkarte von 1834–1837 (Montage der Blätter IV «Frauenfeld» und VIII «Weinfelden»). Die Thur war damals noch der sich windende Strom, der im Thurgauerlied besungen wird. Über Jahre waren sich die nord- und südseitigen Gemeinden uneinig, wo die neue Thurthalstrasse durchführen sollte. 1826 liess sich Regierungsrat Johann Conrad Freyenmuth mit einem Schiff auf der Thur bei Eschikofen treiben, um herauszufinden, wo am sichersten eine Brücke zu platzieren wäre. Die schliesslich gebaute Südroute über Wellhausen, Mettendorf, Hüttlingen, Eschikofen, Gerau, Bonau und das damals noch nicht existierende Märstetten-Station ist provisorisch mit Bleistift eingezeichnet.



Blick aus der 1835–1837 erbauten Holzbrücke in Richtung Norden auf die 1885 entstandene und 1911 verlängerte Vorlandbrücke. Aufnahme von 2019, vor der Sanierung der Vorlandbrücke von 2020/21.

Peter Erni Eine Brücke für die «Intrigenstrasse»

Zum Bau der Eschikofer Thurbrücke 1835 – 1837

«Es scheint alles Misgeschick sich an diesen Bau zu knüpfen.» – «Ein sehr unangenehmes Geschäft.» – «Ich bereue es, [...] in diss Unternehmen eingetreten zu seyn.» Diese Aussagen von Johann Conrad Freyenmuth, dem eigentlichen Schöpfer der Thurbrücke bei Eschikofen, umreissen das ganze Drama, das sich um den Bau dieser Holzbrücke abspielte. Dass die Strasse, deren Bestandteil die Brücke war, im Volksmund auch «Intrigen-» oder «Leidensstrasse» hiess, ist alles andere als Zufall ...

Der alte Fährübergang

Wann genau die Idee einer Brücke bei Eschikofen aufkam, ist unbekannt.¹ Im Bereich der späteren Brücke existierte seit Langem eine Fähre, die bis 1794 recht bedeutend war. Über die Thur gab es bis dahin nämlich nur je eine Brücke in Bischofszell (entstanden um 1300), Weinfelden (1453) und Amlikon (1727). Der kürzeste Weg von Frauenfeld nach Weinfelden und Romanshorn führte daher via Wellhausen, Mettendorf und Hüttlingen den südlichen Rand des Thurtals entlang nach Eschikofen, wo man – weil die damals noch nicht kanalisierte Thur direkt an der Nordflanke des Griesenberger Bergs floss und die Weiterfahrt entlang des Talrandes verunmöglichte – mit der Wagenfähre² auf die Nordseite des Thurtals übersetzte und via Häusern, Gerau, Bonau und das heutige Märstetten-Station weiter nach Weinfelden ging (vgl. Karte S. 12/13).³ Allerdings empfahl sich dieser Weg nur bei guten Verhältnissen, denn bei schlechtem Wetter oder Hochwasser konnte die Flussüberquerung gefährlich sein. Ab 1727 nahm man deshalb ab Eschikofen vermehrt den beschwerlichen Weg über den Griesenberger Berg nach Amlikon, wo man die Thur dank der neuen Brücke sicher überqueren konnte und via Märstetten-Station nach Weinfelden gelangte.⁴ Endgültig ihre Bedeutung verlor die Eschikofer Fähre 1794, als die Brücke bei Pfyn in Betrieb genommen wurde. Denn nun konnte man nicht nur die riskante Thurfähre meiden, sondern auch den mühseligen Griesenberger Berg, indem man von Frauenfeld über Felben und die Pfynner Brücke auf die Thurtal-Nordseite wechselte und dort auf schlängelndem, zuweilen leicht coupiertem Weg via Pfyn, Müllheim, Wigoltingen, Märstetten und Boltshausen nach Weinfelden ging.⁵ Nachdem 1798 ein Hochwasser die südseitige Zufahrtsstrasse zur Fähre weggespült hatte, geriet der Eschikofer Thurübergang in Verfall und war nur noch von lokaler Bedeutung.⁶

Die Idee einer schnellen Transitroute

Regierungsrat Johann Conrad Freyenmuth (1775–1843, im Amt 1804–1833) soll einem aufmerksamen Besucher zufolge bereits in den 1810er- oder 1820er-Jahren in seinem Büro eine Karte des Thurgaus an der Wand gehabt haben, auf der zwischen Frauenfeld und Weinfelden ein Strassenprojekt eingezeichnet war, das bei Eschikofen die Thur überquerte.⁷ Ob Freyenmuth – im Regierungsrat bzw. «Kleinen Rat», wie es damals hiess, für das Finanz- und Strassenwesen zuständig – diese Strasse bereits da-

1 Grundlegend: Auserau 1954. – Zitate im Lead: Freyenmuth 1798–1843, Bd. 21, S. 170f. (23. Juli 1835), Bd. 22, S. 106 (21. Juli 1836), 201 (11. Dez. 1836); «Leidensstrasse» z. B. in TZ, 26. Juni 1834, StATG 2'30'27-B, 595, 11. Juni 1837; «Intrigenstrasse» z. B. in Wächter, 28. Nov., 26. Dez. 1834.

2 StATG 4'236'1, 15. Juni 1833.

3 Zum Routenverlauf vgl. StATG 4'236'1, 15. Juni 1833. – Karten und Pläne: Österreicher-karte 1799; Franzosen-karte 1809; StATG Slg. 1, K/P 01036/1 (1820).

4 Vgl. Lei 1974, S. 50.

5 StATG 2'30'22-A, 53, 26. Juni 1832.

6 StATG Slg. 1, K/P 01036/1 (1820); StATG 4'236'1, 15. Juni 1833; StATG 4'236'2, 11. Dez. 1833.

7 Zu erschliessen aus Wächter, 26. Dez. 1834.

8 Freyenmuth 1798–1843, Bd. 12, S. 256 (1825, Zitat), Bd. 21, S. 267 (1835); StATG 2'30'22-A, 53, ohne Datum [vor Juli 1832], Schreiben des Politischen Vereins des Oberen Thurgaus; StATG 4'236'1, 15. Juni 1833.

9 Vgl. z. B. Freyenmuth 1798–1843, Bd. 13, S. 45 (1825).

10 Freyenmuth 1798–1843, Bd. 14, S. 30f.

11 Freyenmuth 1798–1843, Bd. 16, S. 304; StATG 3'00'54, §2224.

12 Freyenmuth 1798–1843, Bd. 16, S. 304 (1829, Zitat), Bd. 21, S. 267 (1835).

13 StATG 2'30'22-A, 53, ohne Datum [vor Juli 1832], Schreiben des Politischen Vereins des Oberen Thurgaus; StATG 4'236'1, 15. Juni 1833 (Zitat).



Johann Conrad Freyenmuth (1775–1843) im Jahr 1831. Als Regierungsrat war er von 1804 bis 1833 für das thurgauische Finanz- und Strassenwesen zuständig, danach fungierte er von 1833 bis 1843 als Staatskassier. Die «Thurgauer Zeitung» nannte ihn in ihrem Nachruf vom 25. April 1843 den «vielwirkendsten Mann des Kantons». Mit Fug und Recht darf er als der eigentliche Erschaffer der Thurbrücke bei Eschikofen bezeichnet werden.

Ölbild von Georg Anton Gangyner (1807–1876).

Eine Brücke für die «Intrigenstrasse»

14 Freyenmuth 1798–1843, Bd. 19, S. 59 (1832), Bd. 21, S. 267 (1835).

15 Vgl. zum Folgenden: Saruga 2001, passim; Soland 2011, S. 22–29, 107–118.

mals als Teil eines Gesamtplans des thurgauischen Strassennetzes entworfen hatte, ist nicht bekannt. Jedenfalls scheint klar, dass er sich darüber schon früh Gedanken machte – sicher, so viel ist aktenkundig, spätestens 1825.

Damals waren schweizweit Bestrebungen im Gang, zur Ankurbelung von Handel und Gewerbe Verkehrshemmnisse abzubauen, also die Vielzahl der Zölle, Weg- und Brückengelder zu reduzieren und ganz allgemein die Strassen zu verbessern. Als absolut zentral wurde die Förderung des Transitverkehrs erachtet. Das Ziel war eine durchgehende, möglichst schnelle, also kurze und ebene Handelsroute vom Bodensee bis an den Genfersee. Um sich ein Bild darüber zu machen, wo diese am besten durchzuführen hatte und wie es generell um das Zollwesen im Thurgau bestellt war, reisten im August 1825 der eidgenössische Zollrevisor Johann Caspar Zellweger (1768–1855) und der Zürcher Strassen- und Wasserbauinspektor Salomon Hegner (1789–1869) in den Thurgau und besichtigten zusammen mit Freyenmuth diverse Örtlichkeiten. Gemeinsam kamen sie zum Schluss, dass die Transitroute am besten durch das Thurtal und über Eschikofen führen sollte, denn so sei die Strecke am kürzesten und kein «Gebirgsruken zu passieren».⁸

In der Folge lobbyierte Freyenmuth diversenorts für diesen Strassenzug.⁹ Am 16. September 1826 liess er sich mit einem Schiff auf der Thur bei Eschikofen treiben, um herauszufinden, wo die Brücke am sichersten zu platzieren wäre.¹⁰ Und im November 1829 regte er die Gründung einer Aktiengesellschaft an, die anstelle des finanzschwachen Staats den Bau der Brücke übernehmen sollte.¹¹

All diese Bemühungen fruchteten jedoch nichts, und weil Freyenmuth spürte, dass die nordseitigen Gemeinden Pfyn, Müllheim, Wigoltingen und Märstetten «alles Mögliche thun» würden, um das Projekt «aus kurzfristig beschränktem Sinn kleinmütig» zu verhindern, liess er die Sache Ende 1830 ruhen.¹²

In weiten Kreisen der Bevölkerung waren die Vorteile einer gut ausgebauten Handelsstrasse durch das Thurtal jedoch anerkannt. Man war sich einig, dass es «zur Vollendung unsers Strassensystems durchaus erforderlich sey», die bereits zwischen Arbon und Weinfelden neu angelegte Hauptstrasse «in der Richtung von Frauenfeld fortzusetzen», weil der Zustand der bestehenden Route von Weinfelden bis Müllheim «dem Bedürfnisse nicht mehr entspricht».¹³ Durch diesen Befund aufgeschreckt und

weil sie Angst bekamen, nun könnte die neue Linienführung über Eschikofen und die Thur-Südseite Aufwind erhalten, begannen die Gemeinden Märstetten, Wigoltingen, Müllheim und Pfyn 1832 – wie es Freyenmuth vorausgesehen hatte – die Verbesserung der bestehenden Strasse auf der Thur-Nordseite zu betreiben. Dies führte zur unmittelbaren Reaktion von Eschikofen, Hüttlingen, Mettendorf und Wellhausen auf der Thur-Südseite, die sich für die Linienführung durch ihre Gemeinden stark zu machen begannen.¹⁴ Der Kampf um den Streckenverlauf der Thurtalstrasse zwischen den nord- und den südseitigen Gemeinden war eröffnet und das Drama nahm seinen Lauf...

Bevor wir nun aber in die Schilderung der Ereignisse eintreten, seien kurz ein paar wichtige Rahmenbedingungen erläutert.

Das System Freyenmuth

Wie erwähnt war im Kanton Thurgau seit 1804 Regierungsrat Johann Conrad Freyenmuth für die Finanzen und das Strassenwesen zuständig.¹⁵ Im Strassenbau galt bis 1832 das hauptsächlich von Freyenmuth ausgearbeitete Gesetz von 1805. Weil der junge Kanton Thurgau fast kein Geld hatte, erlegte er die Finanzierung und Ausführung der Strassenbauten zum Grossteil den Gemeinden auf, die mittels Barzahlungen und Frondienstleistungen in die Pflicht genommen wurden; die restlichen Baukosten wurden durch Einnahmen aus Weggeldern, Brückenzöllen und andern Zöllen bestritten. Die Bauleitung und vor allem auch die Entscheidungsgewalt über die Linienführung behielt der Kanton bzw. die Regierung jedoch bei sich – was exakt dem Charakter und den politischen Vorstellungen Johann Conrad Freyenmuths entsprach, der am liebsten alles selbst erledigte und nie ein ausgeprägtes Demokratieverständnis zeigte. Da er über das grösste Fachwissen verfügte, folgte die Regierung bzw. die von ihr eingesetzte Strassenbaukommission in der Regel seinen Vorschlägen, sodass er bei der Organisation und Durchführung des Strassenbaus weitgehend freie Hand hatte. Die Kehrseite war, dass Freyenmuth sich wegen seines patriarchalisch-bevormundenden Stils immer wieder den Vorwurf der Rücksichtslosigkeit und Willkür einhandelte. Als besonders problematisch erwies sich, dass im Gesetz von 1805 nicht genau geregelt war, wie Grundbesitzer, die Boden für Strassen zur Verfügung stellen mussten, entschädigt werden sollten. In der Praxis setzte sich die entschädigungslose Enteignung oder die mehr oder weniger freiwillige Abgeltung durch die Gemeinden durch, was bei den Betroffenen – Grundbesitzern wie Gemeinden – weitere Unzufriedenheit schürte, die sich gegen den Kanton bzw., weil er alle Fäden in der Hand hielt, gegen Freyenmuth richtete. Mit der Zeit wurde das Klima immer vergifteter, und es kam zu passivem, manchmal sogar aktivem Widerstand der Gemeinden gegen die angeordneten Frondienste und die zu zahlenden Grundbesitzerschädigungen. All dies führte dazu, dass Freyenmuth je länger, je missmutiger wurde und seinen Elan für den Strassenbau um 1830 herum verlor.