

Schnell und sicher über die Thur – Eschikofer Brücken

Bedeutung Transit Frauenfeld–Weinfelden

Seit dem Mittelalter bildet die Strecke Frauenfeld–Weinfelden eine regional wichtige West-Ost-Verbindung zum oberen Bodensee. Die Übergangssituation über die mäandrierende Thur variierte im Laufe der Zeit, wobei drei Wegführungen festzuhalten sind: 1. Weinfelden–Bussnang–Griesenberg–Eschikofen–Frauenfeld/2. Weinfelden–Amlikoner Thurbrücke–Griessenberg–Eschikofen–Frauenfeld/3. Weinfelden–Wigoltingen–Müllheim–Pfyner Thurbrücke–Frauenfeld. Am Thurübergang Eschikofen ist eine Furt mit Fährbetrieb überliefert, die mit der Eröffnung der Amlikoner Thurbrücke (1727) und der Pfyner Thurbrücke (1794) an Bedeutung verlor.

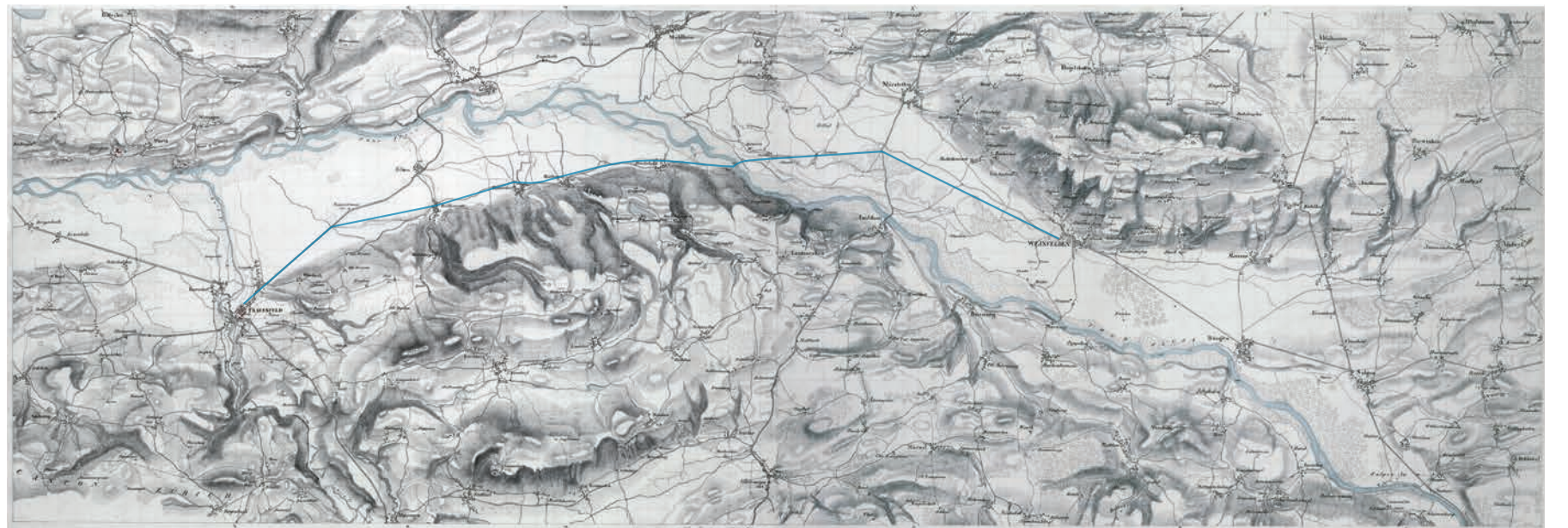
Baugeschichte

Für die Entwicklung des 1803 gegründeten Kantons Thurgau waren die Reparaturen seiner Verkehrswege und deren Ausbau von entscheidendem Interesse. Nach Festlegung der kürzesten Transitroute zwischen Weinfelden und Frauenfeld initiierte der Grosse Rat 1833 den Bau einer direkten Verbindungsstrasse, inkl. einer neuen Brücke östlich von Eschikofen. Diese Holzbrücke wurde während 1835–1837 von Johann Ulrich Kappeler für 28 668 Gulden errichtet. Ab Frühsommer 1838 war die Strecke Weinfelden–Frauenfeld (auf der Karte blau eingezeichnet) durchgehend befahrbar.

Mehrere Hochwasser (1876, 1877 und 1881) und die Thurkorrektur (1867–1893) veranlassten den Ingenieur und kantonalen Inspektor für Strassen- und Wasserbau August Schmid zur Planung mehrerer Vorlandbrücken an der Thur. 1882 zeichnete Schmid die Eschikofer Vorlandbrücke, die er 1885 als Gesellschafter von der «Eisengiesserei, Maschinenfabrik, Brückenbau-Werkstätte» für 16 000 Franken bauen liess.

Am 15. Juni 1910 zerstörte ein heftiges Hochwasser den nördlichen Zufahrtsdamm und die angrenzende Binnenkanalbrücke. Infolgedessen wurde für 268 260 Franken der Damm rückgebaut und die Vorlandbrücke verlängert. Hierbei übernahm die Firma Bosshard & Cie von Näfels die Demontage der eingestürzten Binnenkanalbrücke und die Ergänzung der Vorlandbrücke mit drei zusätzlichen Brückensegmenten aus Stahl.

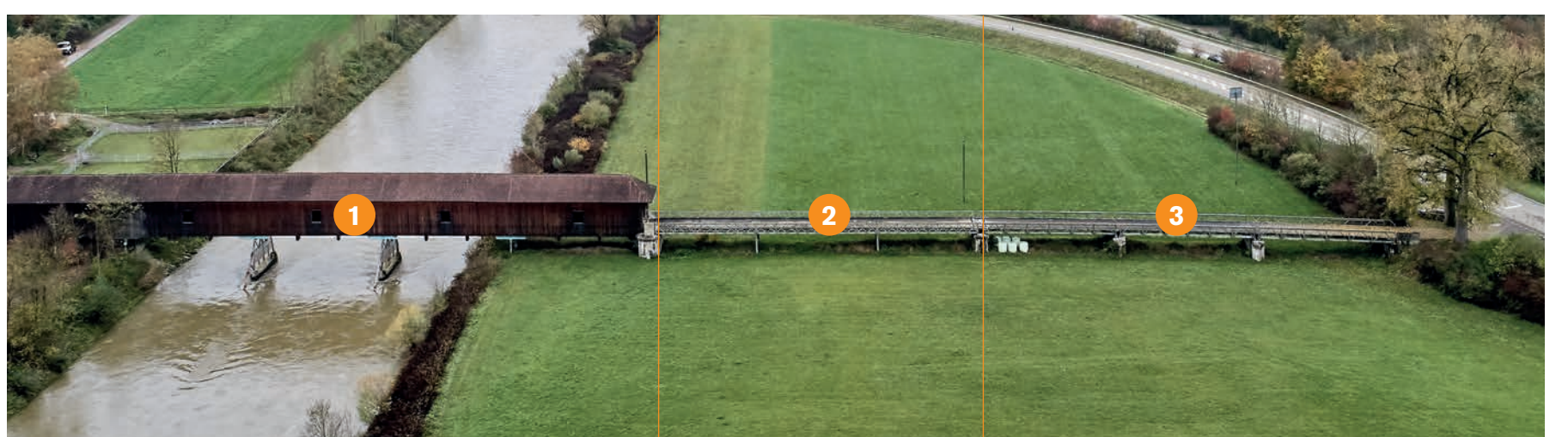
Mit dem Bau der flussabwärts liegenden Betonbrücke verlagerte sich 1954 der Strassenverkehr, sodass die Eschikofer Thurbrücke heute ausschliesslich dem Langsamverkehr dient.



1 Sulzbergerkarte von 1834 – 1837. Blau: später gebaute Südstrasse Frauenfeld – Weinfelden.



2 Die Binnenkanalbrücke stürzte beim Hochwasser von 1910 ein.



3 Die Thurbrücke Eschikofen setzt sich aus drei Brückenabschnitten zusammen: aus der Holzbrücke (1835–1837, Nr. 1), der ersten Vorlandbrücke (1885, Nr. 2) und der zweiten Vorlandbrücke (1911, Nr. 3).

Abb. 1: STATG Slg.1, TK 1-IV/VIII, bzw. Buch S. 12/13.

Abb. 2: Archiv kantonales Tiefbauamt Thurgau, Buch S. 46/47.

Abb. 3: Kantonales Tiefbauamt Thurgau, Jürg Zimmermann, Buch S. 10/11.

Amt für Archäologie des Kantons Thurgau
Schlossmühlestrasse 15, 8510 Frauenfeld

Meldestelle für archäologische Bodenfunde
T 058 345 60 80 / archaeologie@tg.ch

Museum für Archäologie
Freie Strasse 24, 8510 Frauenfeld
T 058 345 74 00 / archaeologie@tg.ch
Öffnungszeiten: Di–Fr 14–17, Sa + So 13–17 Uhr



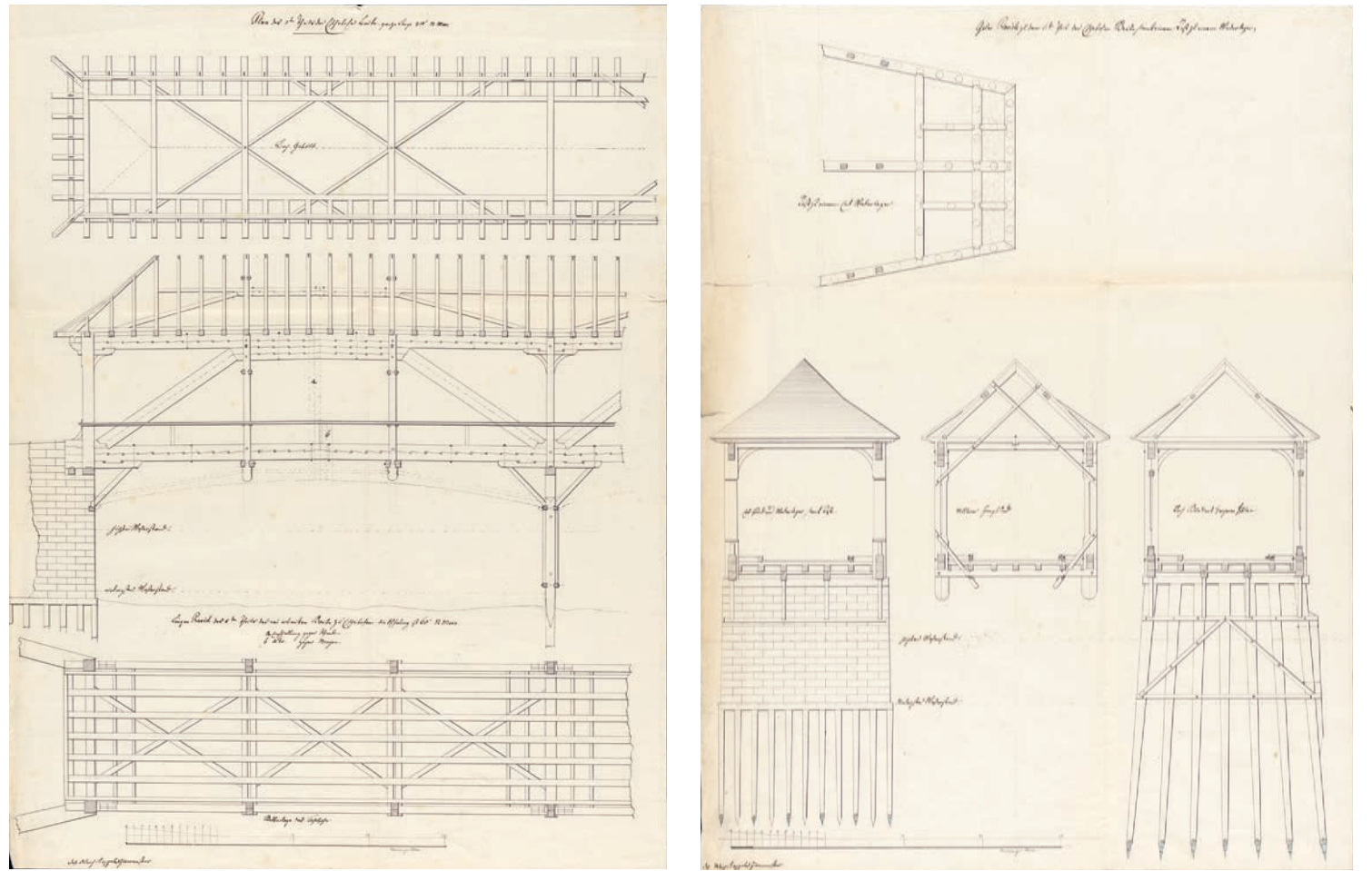
Thurgau

Konstruktion der Eschikofer Brücken

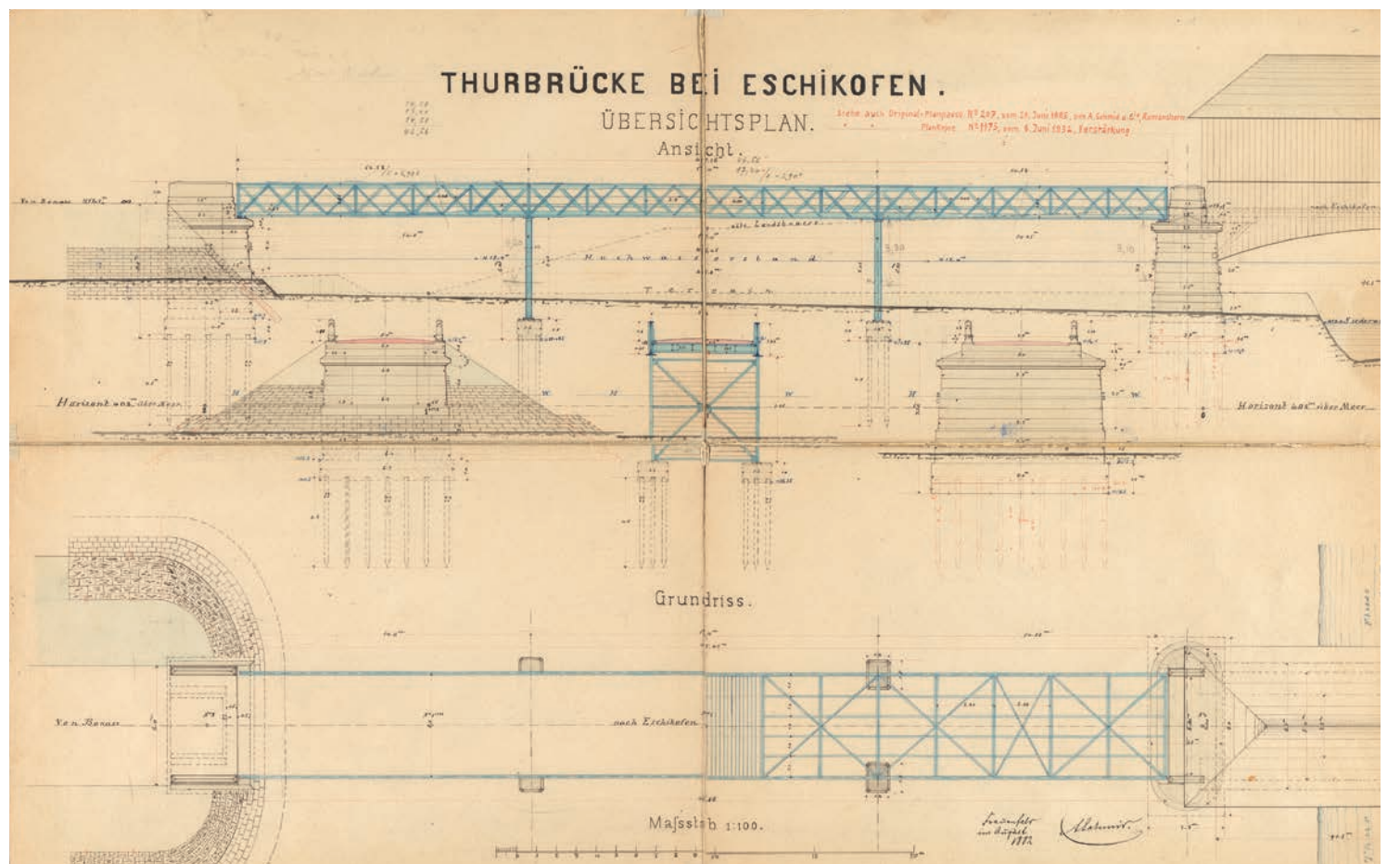
Die Holzbrücke umfasst fünf Felder mit Spannweiten von je 18.3 m, womit sich eine Brückenlänge von rund 93 m ergibt. Beide Enden der Brücke liegen auf gemauerten und betonverstärkten Widerlagern (Übergang von der Brücke zum Zufahrtsdamm) und werden, wie die weiteren Holzabstützungen der Brücke, von in den Boden gerammten Eichenpfählen stabilisiert.

Die ursprüngliche 46 m lange Vorlandbrücke von 1885 besteht aus drei Feldern mit zwei Zwischenabstützungen aus Stahl. Das Fundament der Fahrbahn bilden Zoreisen (Z-Eisen/Form gleicht einer umgedrehten Regenrinne), die in einem Abstand von wenigen Zentimetern verlegt sind. In Kombination mit dem Schotterbelag konnte das Regenwasser auf der Brücke gut abfliessen. Ein besonderes Merkmal der ersten Vorlandbrücke bildet der X-förmige Verband der seitlichen Fachwerkträger.

Die Ergänzung der Vorlandbrücke von 1911 setzt sich aus drei Brückensegmenten von je 19.8m zusammen, womit die Gesamtlänge der Vorlandbrücken heute 106 m beträgt. Die ergänzten Brückensegmente lagern auf Betonpfeilern und dem nördlichen Widerlager. Ein klares Erkennungsmerkmal der drei neuen Brückensegmente bildet der A-förmige Verband der seitlichen Fachwerkträger.



1 Johann Ulrich Kappeler (1803 – 1850), Baumeister Holzbrücke bei Eschikofen: «Bauplan der Brücke über die Thur bey Eschikofen». Blatt 1 und 2.



2 August Schmid zeichnete 1882 die erste Vorlandbrücke.



3 Erste Vorlandbrücke von 1886 (X-förmiger Verband), zweite Vorlandbrücke von 1911 (A-förmiger Verband).

Abb. 1 + 2: StATG 4 236 2 («Bauplan der Brücke über die Thur bey Eschikofen», Blatt 1 und 2).
Abb. 2: StATG 42 36 10 (Bauplan August Schmid)
Abb. 3: Foto Miriam Derungs, Amt für Archäologie Thurgau.



Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)



Amt für Archäologie Thurgau



Wiederauferstehung in Rot, Verlag Saatgut

Thurgau

Sanierung der stählernen Vorlandbrücken 2020/21

Im Hinblick auf den die Landschaft und Kulturgüter bedrohenden Wirtschaftsboom der Nachkriegszeit erstellte die Universität Bern zwischen 1983 und 2003 das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Das Inventar spiegelt die Verkehrsgeschichte der Schweiz wider, wobei der Fokus auf dem Erhalt der Infrastruktur liegt. Neben bekannten Wegabschnitten wie der Schöllenen-schlucht mit der Teufelsbrücke, werden auch weniger bekannte Strecken wie die Stahlbrücke bei Eschikofen berücksichtigt. Letztere ist einerseits eine wichtige Zeitzeugin der Ingenieurbaukunst um die Wende vom 19. zum 20. Jh. Andererseits zählt sie aufgrund zahlreicher Ersetzungen durch Betonbrücken zu den Letzten ihrer Art im Kanton Thurgau. Dieser Seltenheitswert führte 2018 zur Inventarisierung im Hinweisinventar des Amtes für Denkmalpflege. Infolgedessen sprach das Bundesamt für Strassen ASTRA 2020 für ihre Sanierung einen Betrag von 1 118 000 Franken zu.

Bei der Materialuntersuchung zum Originalbestand der Brücke wurde festgestellt, dass die graue Brücke ursprünglich in einem dunklen Eisenoxid-Rot erstrahlte. Ebenso war festzustellen, dass frühere Sanierungsarbeiten an der Vorlandbrücke die wasserableitenden Systeme der Stahlbrücke verändert oder stark eingeschränkt haben, was zu massiven Korrosionsschäden führte.

Bei der im Sommer 2020 durchgeführten Restaurierung der Vorlandbrücke galt es, die ursprüngliche Tragstruktur und das typische (oder charakteristische) Erscheinungsbild zu bewahren. Dabei wurde so wenig wie möglich Kernsubstanz verändert bzw. ersetzt. Zusätzlich wurde die Stahlbrücke nach originalem Farbbefund rot gestrichen. Mit Beendigung der im 2021 durchgeführten Beton- und Belagsarbeiten erfolgte am 11. September 2021 die Übergabe der Brücke an den Langsamverkehr.



1 Originale Zorseisen an der Unterseite der ersten Vorlandbrücke (1885).



2 Neu gestrichene Stahlkonstruktion und Bewehrung der Fahrbahnplatte.



3 Blick von der Holzbrücke in Richtung Vorlandbrücke.

Abb. 1: Kantonales Tiefbauamt Thurgau, Jürg Zimmermann, Buch S. 59.

Abb. 2: Foto Simone Benguerel, Amt für Archäologie Thurgau.

Abb. 3: Foto Miriam Derungs, Amt für Archäologie Thurgau.

Bauherrschaft:

Kantonales Tiefbauamt Thurgau
Langfeldstrasse 53A, 8510 Frauenfeld

Planung, Bauleitung:

Conzett Bronzini Partner AG
Bahnhofstrasse 3, 7000 Chur

Ausführende Unternehmen:

Marty Korrosionsschutz AG, Stampfstrasse 73, 8645 Jona
(Korrosionsschutzarbeiten)
Schneider Stahlbau AG, St. Dionys 15, 8645 Jona
(Stahlbau- und Nietarbeiten)
Tschanen AG, Falewis 1, 8555 Müllheim (Baumeisterarbeiten)
TH – Conservations, Kleiberstrasse 2, 8570 Weinfelden
(Restaurierung Pfeiler)

Denkmalpflegerische Baubegleitung:

Amt für Denkmalpflege, Kanton Thurgau

IVS-Fachstelle:

Amt für Archäologie, Kanton Thurgau

IVS-Bern:

Bundesamt für Strassen (ASTRA) und Gruner Region Bern AG