

*Strecke TG 3
Landeskarte* *(Zürich -) Frauenfeld - Kreuzlingen (- Konstanz)
1033, 1034, 1053, 1054*

GESCHICHTE *Stand Juli 1994 / SP*

Überblick

Die Strecke Zürich - Konstanz ist eine der wichtigsten Landverbindungen der Nordostschweiz. Sie könnte auf römische Zeit zurückgehen, gewann ihre Hauptbedeutung aber etwa seit dem 14. Jahrhundert.

Die eigentliche historische Fortsetzung der Strecke im Westen ist aus rein technischen Gründen unter einer eigenen Nummer als TG 4 inventarisiert, bildet ansonsten aber zusammen mit TG 3 eine Einheit.

Frühe Belege und Linienführungen

Eine römische Verbindung zwischen den beiden Kastellorten Pfyn und Konstanz wird häufig angenommen; irgend ein direkter Nachweis liegt bisher allerdings nicht vor. Das Thema wird daher nicht weiters behandelt.

Der erste klare Beleg für diese Strecke stammt aus dem Jahr 1146. In diesem Jahr zog der hl. Bernhard von Clairvaux von Konstanz über Winterthur nach Zürich (TUB II: Nr. 28, 1146 zitiert nach MOSER 1930: 45 f.). Im Hochmittelalter ist eine Steigerung des Verkehrs festzustellen (MOSER 1930: 48).

Eine ältere frühneuzeitliche oder allenfalls mittelalterliche Linienführung (TG 3.1) lässt sich nur mit grosser Unsicherheit erschliessen, da vorerst weder ältere kartographische Belege noch Quellen in der zur Verfügung stehenden Zeit beigebracht werden konnten. Für einen Teil zwischen Konstanz und Tägerwilen ergibt sich aus ganz neuen archäologischen Untersuchungen der seltene Nachweis für einen mittelalterlichen Strassenverlauf, welcher leider bei den überwachten Bauarbeiten auch weitgehend zerstört wurde. Die Ergebnisse werden im Jahr 2000 publiziert werden (vgl. TG 3.2.9). Für diesen Teil liegen auch Quellenbelege vor, welche allerdings keine Fernziele nachweisen.

Klar nachweisbar ist die Linienführung des Neubaus von Frauenfeld nach Konstanz in den Jahren 1777 – 1780 (TG 3.2). Die Strasse wurde neu ausgesteckt und gebaut - nach Bericht des Landvogtes in vorzüglicher Weise (HASENFRATZ 1908: 198 - 204). Sie ist im Verzeichnis der Landstrassen von 1779 als Nr. 1 aufgeführt (HASENFRATZ 1908: 196-198). In diesem Neubau dürfte auch die ältere Linienführung grossteils aufgegangen sein.

Die Thur musste bei Pfyn, trotz der Wichtigkeit des Überganges, immer mit Hilfe einer Fähre überquert werden. Es gibt zwar einen einzelnen Beleg für eine Brücke oder einen Steg im 16. Jahrhundert (MOSER 1930: 107; ETTER 1982: 39), der aber sehr unsicher ist. Der Bau einer Thurbrücke 1794 veränderte den Verlauf im Bereich des Thurüberganges stark, sodass dafür eine eigene kurze

Linienführung (TG 3.3) zwischen Felben und Pfyn definiert werden kann.

Erst im 19. Jahrhundert erfolgten wieder grössere Ausbauten, welche vor allem im Bereich von Wäldi ein gänzlich neue Linienführung hervorbrachten (TG. 3.4).

Wichtige Orte

Die Bedeutung von Konstanz als zentraler Ort im Bodenseegebiet ist in der IVS Dokumentation unter TG 40 dargestellt.

Frauenfeld bildete zwar den Verwaltungsmittelpunkt der Landgrafschaft Thurgau, besass aber ökonomisch kein allzu grosses Gewicht. Weitere Einzelheiten sind im Geschichtsbeschrieb zu TG 8 dargestellt.

Bedeutung der Strecke

Bereits im 13. Jahrhundert musste die Stadt Zürich ihre wichtige Verbindung nach Osten teilweise mit Gewalt sichern. Beispiel dafür ist die sogenannte "Wellenberger Fehde". Nach mehreren Überfällen der Ritter von der Burg Wellenberg (östl. Frauenfeld) auf Zürcher Kaufleute zerstörte schliesslich die Stadt die Burg Wellenberg (WÄLLI 1907: 5 f; FEGGER 1958: II/ 232 f.). Die Wellenberger waren, wie viele Adelsgeschlechter in dieser Zeit, durch die Veränderungen der allgemeinen Wirtschaftsstruktur ökonomisch ins Abseits geraten. Eine Erscheinung dieses Wandels waren gerade der sich verstärkende Verkehr und die steigende Bedeutung von sicheren, weiträumigen Verbindungen. Und eben an diesem Verkehr versuchten die Wellenberger sich zu "sanieren". Ironie der Geschichte: im 17. Jahrhundert mussten dann die Untertanen der Herrschaft Wellenberg die Naturalzehnt-Erträge für den Gerichtsherren auch auf den Markt in Zürich führen (HAGEN 1982: 78).

Im ausgehenden Mittelalter lässt sich die Bedeutung der Strecke differenzierter erkennen. Sie stellte für die Region südlich von Boden- und Untersee sicher die wichtigste Verbindung dar, da sie den Anschluss an das Oberdeutsche Industriegebiet bildete. Allerdings erfolgten die Warentransporte auf der Achse Nordosten - Südwesten bevorzugt auf dem Wasser (AMMANN 1936/37: 137 f.). Für das 14. Jahrhundert gibt es eine Fülle von Belegen für Handelsbeziehungen zwischen Zürich und Konstanz (SCHNYDER 1937: passim).

Aus den vielen möglichen Beispielen seien nur die folgenden genannt: 1373 wurde ein Kleriker, der eine Kollekte nach Konstanz bringen sollte, bei Breiti durch die Ritter von Spiegelberg überfallen (SCHNYDER 1937: Nr. 295). 1471 zog eine Schafherde von Zürich nach Konstanz. Schon in Zürich Oberstrass verursachte ein Hund Tötlichkeiten (SCHNYDER 1937: Nr. 1251). Zur Zeit des Konstanzer Konzils verbot der Rat in Zürich mehrfach die Ausfuhr von Lebensmitteln nach Konstanz (SCHNYDER 1937: Nr. 717, 1416/17).

Die Strecke behielt ihre grosse Bedeutung auch im 19. Jahrhundert. Sie wurde innerhalb des Kantons von Anfang an als Verbindung in die oberste Klasse der „Heer- und Hauptstrassen“ eingeteilt (vgl. Linienführungsbeschrieb TG 3.4).

Verhältnis zum Wasserweg:

In den meisten Fällen ist allerdings nicht klar, ob der Landweg oder der Wasserweg benutzt wurde. Aus den wenigen in dieser Hinsicht klaren Belegen ergibt sich ein recht eindeutiges Bild: der Warentransport erfolgte meist auf dem Wasserweg von Konstanz bis Stein oder sogar bis Schaffhausen, vermied also die Strecke über Frauenfeld. Leichtere Dinge, insbesondere Geld, sowie Personen, nahmen den rascheren Landweg. Auch das Vieh konnte offenbar billiger selber gehen, wie das Beispiel der Schafherde zeigt. Ein Beispiel für den Schwergütertransport liefert ein Geschäft von 1376. In diesem Jahr kaufte ein Zürcher eine Ladung Zinn in Konstanz. Die Ladung sollte per Schiff nach Stein gebracht werden. Der Schiffer war bereit, den Transport auch bis Schaffhausen zu führen, falls der Käufer den Landtransport ab Stein nicht organisieren konnte (SCHNYDER 1937: Nr. 312).

Anscheinend war also der Landweg vor allem wichtig als Kommunikationsstrecke für Informationen, welche schriftlich oder durch Personen vermittelt wurden. Die am Geschäft Beteiligten benutzten den geradlinigen Landweg, die Ware nahm den billigen Wasserweg. Auch Zahlungen und wahrscheinlich leichtere, profitable oder besonders kostbare Güter mochten zu Lande verschoben werden. In dieses Verkehrssystem passen Lage und grosse Bedeutung des zürcherischen Zolls in Kloten bestens.

Dieses Muster blieb bis ins 18. Jahrhundert erhalten. Noch 1784 scheiterte ein Versuch der Stadt Frauenfeld, die Führung von Salztransporten zwischen Konstanz und Zürich via Frauenfeld zu veranlassen, an zu hohen Zollforderungen und an der angeblich zu schwachen Murgbrücke (PUPIKOFER 1871: 369). Es gab aber durchaus auch Landtransporte. Beispielsweise wird im Zusammenhang mit dem Streit um die Stammheimerstrasse (TG 26) um 1814 auch erwähnt, dass auch Steiner Fuhrleute Waren von Konstanz über Frauenfeld nach Zürich transportierten (RIPPMANN ERNST 1957: 265).

Postdienste:

Einen wesentlichen Anteil am Verkehr hatten die verschiedenen Postdienste. Bereits um die Mitte des 17. Jahrhunderts verkehrte regelmässig der "Nuntiaturs-Bote" von Konstanz nach Luzern mit Pferd und Wagen (KOLB 1953: 6). Ein weiterer "Bote" ist ab 1668 belegt (KOLB 1955: 370). Ab 1760 verkehrte regelmässig die sogenannte "Krazmeyersche Fuhre", ein privater, fahrplanmässiger Transportdienst. 1790 richteten die Postverwaltung Zürich und die Reichspostverwaltung in Augsburg einen gemeinsamen Kurs ein. Es wurde ein Postbüro im "Kreuz" in Frauenfeld eingerichtet; der Wirt war gleichzeitig der "Postcommis" (KOLB 1953: 6, 10). Daneben bestanden viele weitere Botendienste auf dieser Strecke, die somit schon seit dem 17. Jahrhundert befahren wurde, wahrscheinlich aber nur mit leichteren Fuhren.

— Ende des Beschriebs —