



# Historische Verkehrswege im Kanton Thurgau

# TG



Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
Office fédéral des routes (OFROU)  
Ufficio federale delle strade (USTRA)  
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz  
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse  
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera  
Inventari da las vias da communicaziun istoricas da la Svizra



### Titelseite

Hohlwegbündel, die im Laufe der Jahrhunderte aus Wegspuren entstanden sind, trifft man in den Wäldern des Seerückens und an den Flanken des Thurtales immer wieder an; eindrücklich ist das Objekt südlich von Steckborn (links). Die alte Thurbrücke von Bischofszell, 1487 vollendet, gehört zu den frühesten Steinbrücken der Schweiz (Mitte; vgl. S. 27). Eine Allee von Obstbäumen markiert den Weg zum Wolfsberg oberhalb Ermatingen (rechts). Unterlegt ist ein Ausschnitt aus der Darstellung der Stadt Frauenfeld aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

### Rückseite

Ausschnitt aus der Erstausgabe der Topographischen Karte der Schweiz, der so genannten «Dufourkarte» im Massstab 1 : 100 000, Blatt IV, erschienen 1850.

### Bildnachweis

Andres Betschart: Tom, 20, 27, 29 u, 40.  
Cornel Doswald: 26 u, 30 lo, ro, 31, 32, 33.  
Thomas Specker: Tol, or, 6, 7, 10 u, 11, 12, 16, 28, 30 lu, ru, 34, 37 o, 38.  
Historisches Museum Basel: 25.  
Swisstopo, Bern (JA002008): 13, 35 u, 37 u, Klappe hinten.  
Kantonsarchäologie Thurgau, Frauenfeld: 9, 22.  
Kantonsbibliothek Thurgau, Frauenfeld: 35 o.  
Zentralbibliothek Zürich, graphische Sammlung: 17, 19, 23, 26 o.  
Aus: Knoepfli 1962 (vgl. Lit. S. 32): 29 o; Ernst Leisi: Geschichte der Stadt Frauenfeld, Frauenfeld 1946: 36; Matthäus Merian: Die schönsten Städte der Schweiz, Hamburg 1965: Tu, 21; Konrad Miller: Die Peutingersche Tafel oder Weltkarte des Castorius, Stuttgart 1916: 8; Pupikofer 1845 (vgl. Lit. S. 17): 15; Raimann 1992 (vgl. Lit. S. 32): 29 m.

(T = Titelseite, o = oben, u = unten,  
l = links, r = rechts, m = Mitte)

## Impressum

---

### Historische Verkehrswege im Kanton Thurgau

Eine Publikation zum  
Inventar historischer Verkehrswege  
der Schweiz IVS, herausgegeben  
vom Bundesamt für Strassen  
(ASTRA)  
[www.ivs.admin.ch](http://www.ivs.admin.ch)

© ASTRA, Bern 2003

12.03 2000 103461

### Texte

Andres Betschart und Cornel  
Doswald, ViaStoria – Zentrum für  
Verkehrsgeschichte, Universität  
Bern, und Thomas Specker,  
Mitarbeiter am IVS bis 2000

### Konzept, Redaktion, Layout, Kartografie, Produktion

Andres Betschart, ViaStoria –  
Zentrum für Verkehrsgeschichte,  
Universität Bern

## Geleitwort aus dem Kanton Thurgau

**D**er Thurgau ist vielen Schweizern kaum bekannt oder, was schlimmer ist, er wird häufig übergangen. Dies äussert sich auch in der Verkehrspolitik. Die seit langem geforderten Verbesserungen beim Ausbau der Verkehrsachsen und bei der Anbindung an die internationalen Bahnnetze werden immer wieder auf die lange Bank geschoben. Der Bau der Nationalstrasse A7 hat zwar den Wirtschaftsraum Zürich näher gebracht, im Norden endet die Strasse aber an der Landesgrenze als Sackgasse.



Das war nicht immer so, zumindest nicht in römischer Zeit. Damals verliefen durch unser Gebiet wichtige Fernstrassen. Ein Abzweiger von der Strasse Winterthur–Arbon querte bei Eschenz mit einer mächtigen Brücke den Rhein und ermöglichte regen Handel mit den rechtsrheinischen Reichsteilen. Ende des 3. Jahrhunderts, nach der Rücknahme der römischen Grenze an den Rhein, empfahl das Itinerarium Antonini die Strasse – respektive den Umweg über Pfylen – als sichere Verbindung zwischen Augsburg und Trier. Mit der alemannischen Landnahme verfiel das antike Fernstrassennetz. Man stützte sich auf Verbindungen von Weiler zu Weiler, von Dorf zu Dorf. Bis weit ins 18. Jahrhundert hinein gab es keine durchgehenden Verbindungen mehr.

Die Inventarisierung der historischen Verkehrswege sollte Wissenslücken füllen. Sie begann mühsam mit einem Streit um den Jakobsweg, und es brauchte lange, bis auch die Fuss- und Wanderwegleute den hohen kulturellen Wert der alten Verbindungen erkannten und diese in ihre Planung einbezogen. Heute ist das Inventar nicht nur eine Fundgrube für historische Daten, sondern auch ein wertvolles Planungsinstrument. Dem Inventariseur, Thomas Specker, verdanken wir zudem eine Fülle von Zusatzinformationen. Auf seinen Geländekarten verzeichnete er bislang unbekannte Burgstellen, Köhlerplätze, Terrassen und Hochäcker. Dank seinen Arbeiten gibt es heute weniger weisse Flecken auf der historischen Karte des Thurgaus.

Allen Mitarbeitenden des IVS gebührt für die geleistete Arbeit Dank und Anerkennung.

**Jost Bürgi**

Kantonsarchäologe

# Inhalt

## 5 DIE VERKEHRSWEGE

### 8 Zu Wasser und zu Land: ein Verkehrsnetz entsteht

Eine kurze Verkehrsgeschichte des Kantons Thurgau (AB)

### 18 Der Bodensee: Thurgaus grösste Handelsstrasse

Die Schifffahrt als wichtiger Transportweg (TS)

### 24 Thurgauer Brückenlandschaft: Vielfalt mit Höhepunkten

Technikgeschichte zum Anfassen (CD)

### 34 Aus den Fusswegen von einst werden Wanderwege von heute

Das Ende und die Wiedergeburt einer Wegform (AB)

### 38 Spiritueller Gang auf weltlichen Pfaden

Der Schwabenweg, ein Teilstück der Jakobspilgeroute (AB)

## 41 DAS INVENTAR

### 42 Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS: ein weltweit einmaliges Projekt

#### Die Autoren

AB Andres Betschart (mit Vorarbeiten von Thomas Specker)

CD Cornel Doswald

TS Thomas Specker

# Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Thurgau immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Thurgau, deren provisorische Fassung im Jahr 2000 abgeschlossen worden ist.





**Facetten der Thurgauer Verkehrsgeschichte:**

Oben: Das Zollhaus der Brücke von Pfyn, 1794 bis 1851 im Einsatz, und der seit 1841 betriebene Hafen von Romanshorn weisen auf die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrs im Kanton Thurgau hin.

Rechts: Eine herrliche Pappelallee bei Schloss Schinenberg südlich von Tägerwilen im herbstlichen Abendlicht und ein schiefer Wasserdurchlass im Atzenholz nördlich von Häggenschwil SG vermitteln viel von der Romantik historischer Verkehrswege.

Rechte Seite, oben: Der Flurweg mit einem Grasmittelstreifen zwischen modernen und traditionellen Obstkulturen ist ein vertrautes Bild im ganzen Kanton Thurgau.

Rechte Seite, unten links: Der «Ganggelisteg» über die Thur in Bussnang, erbaut 1882. Sein für eine Drahtkabel-Hängebrücke typisches Schwanken hat ihm im Volksmund seinen Namen gegeben (vgl. auch S. 30).

Rechte Seite, unten rechts: Der «Stundenstein» am Iselisberg zwischen Niederneunforn und Üsslingen ist ein seltener Zeuge aus der Zeit des Kunststrassenbaus im Kanton Thurgau.





## Eine kurze Verkehrsgeschichte des Kantons Thurgau

# Zu Wasser und zu Land: ein Verkehrsnetz entsteht

Was der junge Kanton Thurgau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Strassenbau geleistet hat, ist in jeder Hinsicht beeindruckend: Er holte die Versäumnisse der alten eidgenössischen Herrschaft innert weniger Jahrzehnten auf und errichtete ein Strassennetz, das damals zu den modernsten der Schweiz zählte. Vorher war das Reisen im Thurgau eine eher mühsame Sache gewesen.

**D**ie Direktoren der Kaufmannschaft St. Gallen beklagten sich im Frühjahr 1784 beim Landvogt der Eidgenossen im Thurgau, dass ihr Bote Georg Scheitlin nachts um 11 Uhr beim Dorf Buchen auf dem Weg von Zürich nach St. Gallen «mit seinem Pferde dergestalt einsank, dass er wohl zwei Stunden brauchte, um das Tier mit Beihilfe der Bauern mit äusserster Mühe und unter grösster Gefahr aus dem Moraste zu ziehen» (zitiert nach Hasenfratz 1908). Diese Episode wirft ein Schlaglicht auf den Zustand des thurgauischen Strassennetzes in den letzten Jahren der alten Herrschaft. Schon wenige Jahrzehnte später konnte vom Thurgauer Strassenwesen Erfreulicheres berichtet werden – doch wir beginnen hier bei den Anfängen der verkehrsgeschichtlichen Überlieferung im Thurgau, und die liegen bald 2000 Jahre zurück.

### Die römerzeitlichen Befunde sind spärlich

Die Bodenseeregion war schon im Neolithikum besiedelt; verschiedene Funde entlang des Bodensees und im Thurtal zeugen davon. Konkrete Aussagen zur Verkehrsgeschichte lassen sich jedoch erst für die römische Zeit machen.

Erste römische Funde stehen im Zusammenhang mit den militärischen Eroberungszügen von Tiberius und Drusus, den Stiefsöhnen des Augustus, im Jahr 15 v. Chr. Während Drusus über den Brenner zog, drang Tiberius entweder über die Bündnerpässe oder durch das Mittel-land nach Norden vor. In einer Schlacht auf dem Bodensee kämpfte Tiberius gegen die Vindeliker, bevor er mit seinen Truppen in einem Tagesmarsch bis an die Donau gelangte. Durch entsprechende Funde ist militärische Präsenz in augusteischer Zeit (ab 15 v. Chr.) auf der Insel

Die Tabula Peutingeriana zeigt das Strassennetz in der spätrömischen Zeit. In der oberen Hälfte des gezeigten Ausschnitts (in einer Umzeichnung des späten 19. Jahrhunderts) ist die Strasse von Augusta Rauracum (Augst) über Vindonissa (Windisch), ad Fines (Pfyn) und Arbor felix (Arbon) nach Brigantia (Bregenz) eingetragen.





In Bussnang spülte die Thur 1979 die Reste einer römischen Holzbrücke frei; sie könnte zur Strasse von Gallien nach Bregenz gehört haben. Die Holzpfähle mit eisernen Pfahlschuhen wurden aufgrund dendrochronologischer Untersuchungen in die erste Hälfte des 2. Jahrhunderts n. Chr. datiert.

Wird (Werd) in Eschenz, in Konstanz und in Bregenz nachgewiesen.

Von der kurz nach der Zeitenwende angelegten Siedlung Vitudurum (Oberwinterthur) ausgehend, führte eine Strasse nach Nordosten; sie ist im Gebiet des Kantons Zürich und bei Frauenfeld nachgewiesen. Es handelt sich um die Strasse von Gallien über Vindonissa (Windisch), Vitudurum, Ad Fines (Pfyng) und Arbor Felix (Arbon) nach Brigantium (Bregenz), die in den spät-römischen Wegverzeichnissen und Karten (dem Itinerarium Antonini vom Anfang des 3. Jahrhunderts n. Chr. und der Tabula Peutingeriana aus dem 4. Jahrhundert; Abb. 1) mit den entsprechenden Etappenorten angegeben ist. Gemäss diesen Quellen gabelte sich die Strasse in Bregenz. Ein Ast führte durch das Alpenrheintal und über die Bündnerpässe nach Italien, ein zweiter über Cambodunum (Kempten) und Augusta Vindelicum (Augsburg) an die Donau.

Aus Pfyng und Arbon sind Einzelfunde aus dem 1.–3. Jahrhundert n. Chr. bezeugt. In der Spätantike, gegen Ende des 3. Jahrhunderts, wurden nicht nur dort, sondern auch in Oberwinterthur, Konstanz und Bregenz militärische Befestigungsanlagen errichtet. Die Siedlung in Eschenz mit dem Brückenübergang wurde rheinabwärts nach Stein am Rhein verschoben. Die Anlage dieser Befestigungen hängt mit der veränderten Grenzlinie zusammen, die unter Diocletian (284–305 n. Chr.) auf die Linie Rhein–Donau–Iller zurückgenommen wurde.

Überreste römischer Strassen hat man im Thurgau bis jetzt bei Frauenfeld und westlich von Amenhusen

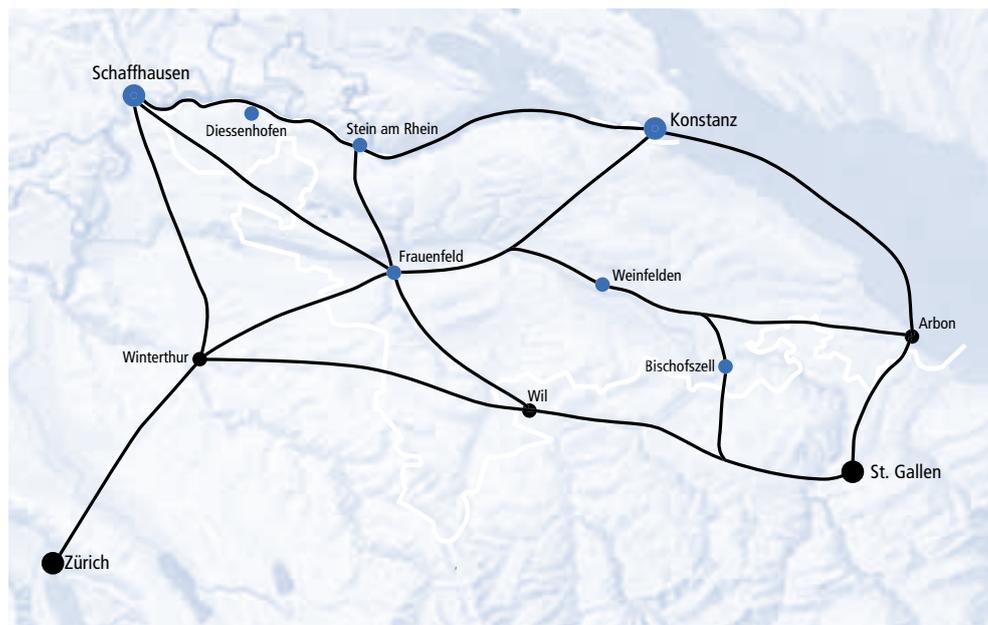
gefunden. Zudem lassen sich zwei Holzbrücken nachweisen und dendrochronologisch – also mittels Jahrringanalyse des verwendeten Holzes – genau datieren. In Eschenz wurde 82 n. Chr. eine Brücke über den Rhein gebaut. Die Brücke über die Thur in Bussnang (Abb. 2) ist nach 124 n. Chr. entstanden; sie könnte zur Strasse von Gallien nach Bregenz gehören, die in den Itinerarien erwähnt ist.

Wie sah denn aber eine solche Römerstrasse aus? Anders als die grossartigen Beispiele, die in Rom erhalten sind, muss man sich die römischen Strassen im Schweizer Mittelland sehr einfach vorstellen. Sie bestanden, wie verschiedene Beispiele belegen, aus einer Schicht von grobem Kies, auf der eine Lage von feinerem verhärtetem Kies lag, die regelmässig erneuert und repariert wurde. Auf feuchtem und sumpfigem Untergrund verhinderte eine Unterkonstruktion aus Prügeln das Absinken der Strassenanlage. Von ihrem Aussehen und ihrer Beschaffenheit her unterschieden sich die römischen Strassen also kaum von einem heutigen Feldweg.

### **Schwache Strukturen und ein bescheidenes Verkehrsnetz im Mittelalter**

Nach dem Zusammenbruch der römischen Herrschaft im Bodenseeraum im 4. Jahrhundert wurde das Gebiet von den Alemannen besiedelt. Die Verdichtung und der Landausbau erschlossen auch die voralpine Region des Hinterthurgaus; bis im 13. Jahrhundert entstand eine von der Landwirtschaft geprägte Siedlungslandschaft ohne markante Zentren, die politisch von einer Vielzahl

Die wichtigen Verkehrsachsen der frühen Neuzeit im Thurgau werden bestimmt von den Hauptzentren (grosse Punkte), die allesamt ausserhalb des Kantonsgebiets liegen. Kleinere Verkehrszentren (kleine Punkte) entstehen vor allem an den Kreuzungspunkten der Hauptachsen. Eine besondere Stellung nehmen die Brückenorte (blaue Punkte) ein.



kleinerer Herrschaften bestimmt war. Mit Ausnahme von Konstanz gab es in der Region Thurgau keine überregionalen Märkte. Die Marktdichte war eher gering und die Verteilung sehr unregelmässig; die für die lokale Versorgung wichtigen Wochenmärkte kamen erst im späten Mittelalter auf. Selbst die Stadt Frauenfeld erhielt erst Ende des 15. Jahrhunderts einen regelmässigen Wochenmarkt und Jahrmärkte. Für die Versorgung der Gebiete spielten die lokalen Herrschaften eine wesentliche Rolle, da sie einen Gutteil der Zehnt- und Abgabenerträge sammeln und wieder verteilen konnten.

Ganz allgemein ist die schwache Ausprägung der wirtschaftlichen und politischen Strukturen für die Situation des Thurgaus im Mittelalter kennzeichnend. Auch nach der Eroberung und der Eingliederung des Gebiets als Gemeine Herrschaft in die Eidgenossenschaft (1460) blieb die kleingliedrige Struktur mit einer Vielzahl von Gerichtsherrschaften bestehen, die zum beliebten Kaufobjekt reicher Stadtbürger geworden waren. Selbst Frauenfeld, der ehemalige Verwaltungssitz der österreichischen Landesherrschaft und später des eidgenössischen Landvogtes, entwickelte sich nur bescheiden und konnte keine grössere Macht entwickeln; die umliegenden politischen und wirtschaftlichen Schwergewichte – die Fürstabtei St. Gallen, die Städte Zürich und Schaffhausen mit ihren sich allmählich ausbildenden Territorien sowie die Stadt Konstanz – liessen die Bildung einer weiteren starken Herrschaft nicht zu. Spätestens mit der Eroberung des Thurgaus durch die Eidgenossen 1460 waren Land und Macht verteilt.

#### Überraschung im Tägermoos

Im Tägermoos nördlich von Tägerwilen konnten im Rahmen der Bauarbeiten für die Autobahn A7 mit dem neuen Zollhof in den 1990er-Jahren umfangreiche archäologische Grabungen durchgeführt werden. Die Untersuchung der Strasse Tägerwilen–Konstanz brachte dabei eine Überraschung: Unter dem modernen Strassenkoffer kamen die Schotterung der Kunststrasse des 18. Jahrhunderts (Bildmitte) und, unter einer lehmigen Schwemmschicht, eine Schicht von sehr grobem Schotter zum Vorschein, die aufgrund der Funde ins späte Mittelalter zu datieren ist (im Bild ganz unten). Damit ist die Strassenverbindung von Tägerwilen nach Konstanz seit dem Mittelalter belegt.



St. Gallen, Zürich, Schaffhausen und Konstanz waren auch die wichtigen Ausgangs- und Zielorte des überregionalen Verkehrs, der durch den Thurgau führte. An den Knotenpunkten dieser Verbindungen, in Frauenfeld, Wil, Bischofszell, Arbon, Stein am Rhein, Diessenhofen und Winterthur, entstanden kleinere Verkehrszentren. Über den genauen Verlauf der übergeordneten Verkehrswege im Gelände lässt sich aber ebenso wenig sagen wie über das nur schwach ausgeprägte lokale und regionale Verkehrsnetz; im flachen Gelände haben die einfachen mittelalterlichen Strassen kaum Spuren hinterlassen. Einzige überlieferte Zeugen des mittelalterlichen Verkehrs sind die einzigartige Brücke von Bischofszell aus dem 15. Jahrhundert (vgl. S. 27) sowie mehrere eindrucksvolle Hohlwegsysteme in bewaldeten Hanglagen, die teils auf Personenverkehr, teils auf den Holztransport zurückzuführen sind.

Die wirtschaftlich bedeutendste Verkehrsverbindung im spätmittelalterlichen Thurgau war der Wasserweg auf dem Bodensee und dem Untersee, der das obere Seebecken (und damit St. Gallen) mit Konstanz und Schaffhausen verband. Auf diesem bequemen Wege wurden unter anderem die Produkte aus dem oberdeutschen Leinwandbezirk, vor allem aus Konstanz und später aus St. Gallen, transportiert (vgl. S. 18–23). Die römische West-Ost-Verbindung Winterthur–Arbon hingegen hatte ihre Bedeutung ganz eingebüsst.

Aus dem Mittelalter gibt es kaum Belege für einen ausgedehnten Strassenbau. Wohl wurden im Nahbereich grösserer Siedlungen schwierige Passagen ausgebaut, wie dies etwa das archäologisch dokumentierte Strassenbett im Tägermoos bei Konstanz (vgl. Kasten S. 10) oder ein Prügelweg am Freudenberg bei Stettfurt zeigen – im Allgemeinen sind die Wege aber kaum befestigt; bis auf die Brücken über grössere Gewässer verlangte das Gelände auch keine Kunstbauten.

#### **In der Frühen Neuzeit zeichnen sich die Konturen eines Verkehrsnetzes ab**

Die Verkehrssituation des späten Mittelalters veränderte sich auch in der Frühneuzeit kaum. Die vielfältigen Interessen der Eidgenossen in der Gemeinen Herrschaft Thurgau verhinderten eine Strassenbaupolitik, wie sie von autonomen Städten zielgerichtet betrieben wurde, um den Verkehr auf ihr Territorium zu leiten, und auch in wirtschaftlicher Hinsicht entwickelte sich die Region kaum. Dafür gewann das Netz der Verbindungen zwischen den Städten St. Gallen, Zürich, Konstanz und Schaffhausen weiter an Bedeutung. Zu den aufsteigenden Verkehrsbeziehungen innerhalb der Landgrafschaft zählten auch die Verbindung Wil–Frauenfeld sowie die West-Ost-Verbindung im Thurtal. Und immer noch war der Schiffstransport von Gütern auf dem Bodensee und dem Rhein von überragender Bedeutung.



Hohlwege und Hohlwegbündel in den waldigen Abhängen des Seerückens und der Flanken des Thurtals sind Zeugen jahrhundertalter Wegverbindungen (vgl. S. 37). Trotz der zum Teil beachtlichen Tiefe der Rinnen waren diese Wege meist nur von lokaler Bedeutung; manche dienten in erster Linie der Holzabfuhr, so wie dieses Hohlwegbündel südlich von Steckborn.



Johann Adam Pupikofer (1797–1882), der bedeutende Thurgauer Historiker des 19. Jahrhunderts, zeichnete in seiner 1889 erschienenen «Geschichte des Thurgaus» ein düsteres Bild vom Zustand der Strassen im 18. Jahrhundert: «Es bestanden überhaupt keine eigentlichen Strassenzüge, sondern nur aneinander hängende Bruchstücke von Saumwegen und Fahrsträsschen, die von Dorf zu Dorf sich fortschleppten, und deren Hauptrichtung hin und wieder durch eine Hohl-gasse oder durch eine Bachrunse, seltener durch einen Knüppeldamm, in den Dörfern wohl auch durch Lagen faulenden Reisigs bezeichnet war» (Bd. 2, S. 814). Die geschilderten Zustände sind allerdings keine Besonderheit des Thurgaus, sondern entsprechen dem allgemeinen Stand des Strassenbaus noch in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts: Die Verkehrswege hatten in der Regel keinen Unterbau und waren bei nasser Witterung entsprechend aufgeweicht und schlammig, sie folgten, ungeachtet aller Steigungen, dem direktest möglichen Verlauf und mieden dafür den feuchten Talgrund. Selbst grössere Gewässer wurden mittels Furten durchquert; ein einfacher Holzsteg erlaubte es allenfalls den Fussgängern, das andere Ufer trockenen Fusses zu erreichen. Für den Unterhalt der Strassen waren die Anstösser verantwortlich, die gewöhnlich ihrer Pflicht nur mit sehr wenig Eifer nachkamen.

Die Verbindung von Frauenfeld nach Möriken bei Wil wurde 1776–1780 als eines der wenigen realisierten Strassenprojekte aus den letzten Jahren der eidgenössischen Herrschaft erbaut; die Stadt Frauenfeld wollte damit den Verkehr zwischen Zürich und St. Gallen zu sich lenken. Der Plan von Johann Ulrich Müller aus dem Jahr 1779 gibt den Verlauf der neuen Strasse anschaulich wieder.

Ein weiteres Hindernis für den Verkehr, besonders den Handelsverkehr, stellten die zahlreichen Brückenzölle und Weggelder dar, die auf den Strassen und in den Häfen des Thurgaus zu entrichten waren. Die Formen der Abgaben waren äusserst vielfältig: Es handelte sich einerseits um Brücken- und Weggelder des Staates oder Privater, die direkt mit den Bau- und Unterhaltskosten der Verkehrsinfrastruktur begründet wurden, andererseits aber auch um staatliche Zollabgaben von rein handelspolitischer Natur. Dazu kamen noch die Stapelgebühren in den Gredhäusern sowie Schifffahrtsgebühren auf dem Bodensee. Mehrere Dutzend verschiedener Abgaben bestanden noch in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts (vgl. Karte S. 14); sie verteuerten und verlangsamten die ohnehin schon beschwerliche Reise zusätzlich. Erst die Bundesverfassung von 1848, die alle Binnenzölle und Abgaben aufhob, schaffte hier Abhilfe.

---

#### «Landstrassen» im Strassenverzeichnis von 1779

1. Konstanz–Islikon
  2. Wil–Frauenfeld–Schaffhausen
  3. Frauenfeld–Weinfeld–Arbon
  4. Schaffhausen–Kreuzlingen–Arbon
  5. Wil–Aadorf–Zürcher Grenze
  6. Stein am Rhein–Frauenfeld
  7. Steckborn–Amlikon–Wil
  8. Konstanz–Schwaderloh–Märstetten–Wil
  9. Konstanz–Berg–Bischofszell
  10. Konstanz–Amriswil–St. Gallen
  11. Uttwil–Zihlschlacht–Bischofszell
  12. Romanshorn–Egnach–St. Gallen
  13. Weinfeld–Wil
- 

#### Die Anfänge des Kunststrassenbaus

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzte im Strassenbau eine Entwicklung ein, wie es sie seit römischer Zeit nicht mehr gegeben hat: Die in Frankreich entwickelte Technik des Kunststrassenbaus wurde zum neuen Mass der Dinge, und auf verschiedenen Wegen drang diese Technik auch in mehrere Staaten der alten Eidgenossenschaft ein. Die neuen Strassen zeichneten sich im Wesentlichen dadurch aus, dass sie nicht mehr den Formen des Geländes folgten, sondern sich mittels Dämmen, Einschnitten und Brücken auf einer von Ingenieuren berechneten Linie mit stetem Gefälle über die Geländelinien hinwegsetzten und dank ihres soliden Unterbaus und eines zuverlässigen Entwässerungs-

systems auch bei widrigen Wetterverhältnissen befahrbar waren. Mit dem Bau der neuen Strassen ging auch eine Neuordnung der Strassengesetze sowie die Professionalisierung des Strassenbau- und -unterhaltswesens einher. Durch das Verbot einachsiger Karren zu Gunsten zweiachsiger Deichselfuhrwerke, bei denen die Zugtiere nebeneinander statt hintereinander eingespannt wurden, verteilte man den Druck von Wagen, Lasten, Tieren und Menschen besser auf den Untergrund und schonte so die Fahrbahn. Alle diese technischen und organisatorischen Neuerungen erst machten das Reisen zu einer voraussehbaren und planbaren Angelegenheit: Das Zeitalter der Postkutschen brach an.

Auch im Thurgau machte sich die Aufbruchstimung im Strassenbau bemerkbar: 1769 legte der Landvogt der Landgrafschaft Thurgau den regierenden Orten einen Plan vor, wie das Strassensystem repariert werden könne. Das Unternehmen war aber der Tagsatzung zu teuer, und auch die Landschaft war ihm nicht freundlich gesinnt, da der Bau neuer Strassen der Bevölkerung hö-

Das Luftbild des Dorfes Oberbussnang von 1935 führt die Entwicklung der Verkehrswege deutlich vor Augen: Die alte Landstrasse Weinfeld–Wil verläuft direkt in die Talsohle ins Dorf hinab und ebenso direkt auf der anderen Seite wieder hinauf; die Kunststrasse des 19. Jahrhunderts beschreibt drei weite Bogen, um das Gefälle zu reduzieren.



here Abgaben und Fronarbeit verhiess. So konnte das Bauprogramm nur in Teilen realisiert werden. Von den dreizehn «Landstrassen», die in einem Strassenverzeichnis von 1779 genannt werden und das überregionale Verkehrsnetz im Thurgau darstellen (s. Kasten links), waren denn auch nur wenige Strecken zeitgemäss ausgebaut: Wil–Frauenfeld, Konstanz–Islikon und Matzingen–Elgg.

Alles in allem muss der Strassenbau im Thurgau in den letzten Jahren der eidgenössischen Herrschaft im Vergleich mit anderen Gebieten als schleppend bezeichnet werden. Der Grund dafür lag nicht zuletzt in der Uneinigkeit der eidgenössischen Tagsatzung, deren Mitglieder unterschiedliche Eigeninteressen vertraten. So entbrannte 1781 ein Streit über die Linienführung der Verbindung Winterthur–Wil: Während Zürich die Beibehaltung der Route über Elgg verlangte, redete Bern einer Verbindung über Frauenfeld–Matzingen das Wort, mit der das Weggeld auf dem Tuttwiler Berg sowie der Brückenzoll bei Münchwilen hätten umgangen werden können. Schliesslich siegte Zürich im Disput, und die Strasse über den Tuttwiler Berg wurde gebaut – die Thurgauer Bevölkerung hatte dabei keinerlei Mitspracherecht.

### Der junge Kanton als Strassenbauer

Mit der Mediationsakte von 1803 begann für den Thurgau eine neue Epoche. Vom Untertanengebiet der Eidgenossen zum souveränen Bundesmitglied aufgestiegen, konnte der junge Kanton auch im Strassenbau das Heft selbst in die Hand nehmen und ein modernes Strassen-

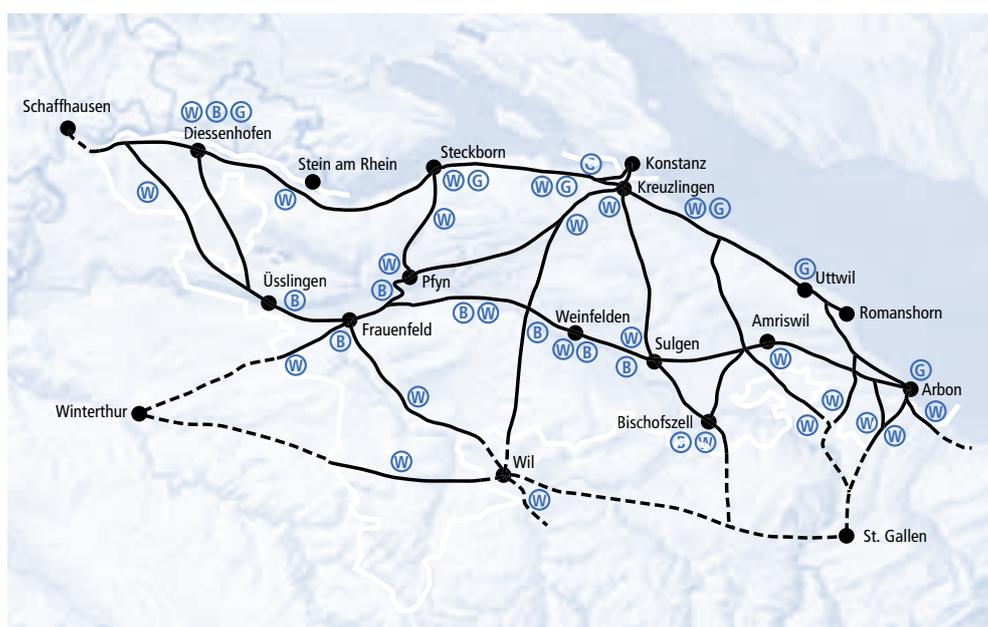
### Thurgauische Strassenbauten 1805–1840

In Klammern: Regierungsbeschluss zum Bau bzw. Ausbau

- Wellhausen–Eschikofen–Weinfeldern
- Weinfeldern–Amriswil (1811)
- Amriswil–Arbon (1815)
- Amriswil–Romanshorn
- Bischofszell–Iberg–Konstanz (1805)
- Bischofszell–Sulgen–Konstanz (1817)
- Bischofszell–Amriswil (1805)
- Amriswil–Uttwil (1805)
- Paradies–Horn (1806, 1816)
- Frauenfeld–St. Margrethen–Münchwilen (1807)
- Frauenfeld–Wängi–Münchwilen
- Diessenhofen–Frauenfeld (1810)
- Paradies–Üsslingen (1810)
- Münchwilen–Wil (1807)
- Steckborn–Pfy (1847)
- Wäldi–Märstetten (1811)
- Märstetten–Wil und –Münchwilen (1806)
- Konstanz–Amriswil–Hagenwil (1818)
- Diessenhofen–Trüllikon (1816)
- Egnach–Lömmenschwil (1817)
- (nach Saruga 2001)

wesen aufbauen. Die Anstrengungen, den Rückstand in diesem Bereich rasch wettzumachen, finden ihren Ausdruck im «Reglement über das Strassenbauwesen» vom 5. April 1805 sowie in zahlreichen Strassenbauten. Das Reglement zeugt von der durchgreifenden Systematisierung des Strassenwesens: Das gesamte Strassen- und Wegnetz wurde in vier Klassen eingeteilt – 1. Heer- oder Hauptstrassen, 2. Landstrassen, 3. Kommunikationsstrassen und 4. Bau- oder Güterstrassen –, und für

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts baute der Kanton Thurgau eines der modernsten Hauptstrassensysteme der Schweiz (schwarze Linien). Eine Vielzahl von Abgaben und Zöllen behinderte aber das Verkehrssystem weiterhin: private und staatliche Brückengelder (B), Weggelder und Zölle des Staates und von Gemeinden (W) sowie Gred- und Kaufhausgebühren (G). Erst die Abschaffung der Binnenzölle 1851, eine Folge der Bundesverfassung von 1848, setzte dem Abgabewesen ein Ende (vereinfachte Darstellung nach Schoop 1987–1994).



Johann Conrad Freyenmuth (1775–1843) hat als Vorsteher des Finanzdepartements des Kantons Thurgau den Ausbau des Strassennetzes mit allen Mitteln vorangetrieben. Zeitgenössisches Porträt.



jede Klasse wurden die Anforderungen hinsichtlich Breite, Entwässerung und Profil festgelegt. Weiter wurden allgemeine Regeln zum Bau und zur Benutzung der Strasse erlassen und die Unterhaltungspflichten der Gemeinden geregelt.

Trotz knapper finanzieller Mittel nahm die Thurgauer Regierung den Ausbau des Strassennetzes energisch in Angriff: Allein aus den Jahren 1805 bis 1820 sind achtzehn Beschlüsse für Strassenbau- bzw. Ausbauprojekte überliefert, die Arbeiten bis in die 1840er-Jahre nach sich zogen (s. Kasten S. 14). Sie betrafen im Wesentlichen die bereits im 18. Jahrhundert als «Landstrassen» bezeichneten Verbindungen, also das bestehende übergeordnete Strassennetz. Allerdings zeigen sich bei einem genaueren Blick wesentliche Veränderungen in der Bedeutung einzelner Strecken. So verloren die Verbindungen Konstanz–Schwaderloh–Märstetten, Stein am Rhein–Frauenfeld, Bischofszell–Iberg–Konstanz und Frauenfeld–St. Margrethen–Münchwilen an Bedeutung, während etwa die Verbindungen Konstanz–Wäldi–Märstetten, Bischofszell–Sulgen–Konstanz und Frauenfeld–Wängi–Münchwilen einen Aufschwung erlebten. Ausgebaut wurden die Strecken Weinfelden–Amriswil, Paradies–Horn, Diessenhofen–Frauenfeld, Pfy–Steckborn und Märstetten–Münchwilen (bzw. –Wil). Ganz neu erstellt wurden die Verbindungen Wellhausen–Weinfelden, Amriswil–Arbon und Kehlhof–Bürglen–Wil.

Bis zum Ende der 1830er-Jahre finanzierte die Thurgauer Regierung das Bauprogramm vollständig durch die Einnahmen bei den Zöllen, Brücken und Weggeldern. Mit dem Strassengesetz von 1838 übernahm der Kanton von den Gemeinden den Unterhalt der Strassen erster und zweiter Klasse; damit stiegen die Ausgaben für das Bau- und Strassenwesen rapide an, so dass sie 1844 einen Drittel des Staatshaushalts verschlangen.

### **Johann Conrad Freyenmuth: Ein Leben für den Strassenbau**

Das Strassenbauprogramm des jungen Kantons Thurgau ist untrennbar verbunden mit der Person von Johann Conrad Freyenmuth (1775–1843). Als Regierungsrat war Freyenmuth von 1804 bis 1831 Vorsteher des Finanzdepartements, das auch das Strassen- und Bauwesen

umfasste. In dieser Funktion ordnete er ab seinem Amtsbeginn das kaum organisierte Strassenwesen des Thurgaus neu und setzte sich energisch und auf allen Ebenen für den Ausbau des Strassennetzes im Kanton ein.

Mit seinem Durchsetzungswillen, der zuweilen die Grenze zur Willkür überschritt, verwirklichte er ein Bauprogramm, das dem Kanton Thurgau eines der modernsten Strassennetze seiner Zeit brachte. Damit schuf er sich allerdings nicht nur Freunde, und mit zunehmendem Alter machte sich Enttäuschung über die mangelnde Unterstützung seiner Anliegen breit; seiner Verbitterung liess er in seinem Tagebuch freien Lauf. Im Jahr 1829 verglich er in einer Parabel die Anstösser einer Strasse mit «undankbaren Kindern eines für sie sorgenden Vaters», und er führte aus: «anstatt denselben zu pflegen, suchen sie jeden Anlass zu benutzen, ihm die Haut über die Ohren zu ziehen und ihn seines Kleides zu berauben» (zitiert nach Saruga 2001).

Die politischen Umwälzungen der Jahre 1830/31 und die Einführung der demokratischen Staatsform im Thurgau passten dem patriarchal gesinnten Strassenbauer nicht; 1831 schied er freiwillig aus dem Kleinen Rat. In seinem Tagebuch beklagte er später die Vernachlässigung des Strassenbaus nach seinem Rücktritt.

### **Konkurrenz auf der Schiene...**

In der Mitte des 19. Jahrhunderts war das Hauptstrassennetz im Kanton Thurgau gebaut. Mit dem Hundsrücken-Durchstich südlich von Frauenfeld (Verbindung

### Der Hundsrücken-Durchstich und der verborgene Grenzstein

Als eines der letzten grossen Strassenbauprojekte wurde in den Jahren 1840–1841 die Murgtalstrasse Frauenfeld–Münchwilen (–Wil) erbaut. Erst die Korrektur der Murg machte diese Verbindung überhaupt möglich, und als besonderes Hindernis galt es den Hügelzug des «Hundsrückens» südlich von Frauenfeld zu durchstechen, um damit die Engnis bei der Aumühle zu umgehen.

Zur Überwindung des Hundsrückens wurden verschiedene Projekte geprüft, unter anderem auch ein Tunnel. Schliesslich entschied man sich aber für einen offenen Einschnitt. Sein Bau trieb den Akkordunternehmer in Konkurs und zog sich bis 1847 hin; Sträflinge vollendeten das Werk, das im schwachen mergeligen Untergrund schon bald stabilisiert werden musste. Noch heute beeindruckt der rund 300 Meter lange und bis zu 25 Meter tiefe Einschnitt.

Richtung Frauenfeld schliesst ein mehrere Meter hoher Damm an den Durchstich an; er ist zum Teil aus dessen Aushub aufgeschüttet und nicht weniger beeindruckend. Zudem birgt der Damm ein einzigartiges Kuriosum: In einer tunnelähnlichen, rund 5 Meter tiefen Nische, die sich von aussen am Dammfuss erkennen lässt, ist direkt unter der Mittellinie der Strasse ein Grenzstein aufgestellt. Er trägt die Beschriftungen «No I», «II», «III 1832» und «III HCE» und entspricht der 1803 festgelegten Marchung der neuen Gemeinde Frauenfeld. Offensichtlich hat man diesen wenige Jahre zuvor gesetzten, wichtigen Grenzstein beim Bau der Strasse nicht angerührt, sondern unter dem Damm zugänglich erhalten – und damit vielleicht unangenehme Grenzstreitigkeiten vermieden.



Frauenfeld–Wängi–Wil) fand 1846 auch der einzige grössere Kunstbau im Kanton (ausser den Brücken) seinen Abschluss. Die Abschaffung aller Weggelder und Brückenzölle im Kanton mit dem Gesetz vom 27. August 1851 – ein durch die Bundesverfassung von 1848 diktiert Schritt – erleichterte den Verkehr im ganzen Kantonsgebiet auch in administrativer Hinsicht. Der Kanton Thurgau erhielt vom Bund eine Entschädigung für die nun im Staatsbudget fehlenden Zolleinnahmen, mit der er die privaten Thurbrücken in Bürglen, Eschikofen und Üsslingen zurückkaufte.

Der weitere Verlauf des 19. Jahrhunderts stand im Zeichen des Ausbaus der lokalen Verbindungen und der Anbindung von Ortschaften an das Hauptstrassennetz; besonders im gebirgigen Hinterthurgau war diese Erschliessung mit beträchtlichem Aufwand verbunden. Erleichtert wurde sie den Gemeinden allerdings durch die Strassengesetze der Jahre 1838, 1860 und 1895, die immer mehr Kompetenzen im Strassenwesen aus den Händen der Gemeinden in diejenigen des Kantons überführten und die Gemeinden finanziell entlasteten – was dafür im Gegenzug, wie schon erwähnt, die finanziellen Verpflichtungen des Kantons stark anwachsen liess.

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ist ausserdem geprägt durch einen starken industriellen Aufschwung und den Übergang des Thurgaus vom Agrar- zum Industriekanton sowie durch den Einzug der Eisenbahn mit der Eröffnung der ersten Bahnlinie zwischen Winterthur und Romanshorn am 16. Mai 1855. Alle diese Faktoren beeinflussten den Strassenverkehr und damit das Strassennetz in verschiedener Hinsicht: Der Transit- und der regionale Verkehr verlagerten sich weitgehend auf die Bahn und liessen damit die Bedeutung der grossen Verbindungen schwinden; nur der Lokalverkehr verblieb auf den Strassen; diese richteten sich auf die neuen Verkehrszentren, die Bahnhöfe aus. Die Bahnhofstrasse, Verbindung zwischen dem alten Siedlungskern und dem Anschlusspunkt an den modernen Verkehr, wurde zum neuen Zentrum von Handel und Gewerbe.

### ... und Rückkehr des Strassenverkehrs

An der Wende zum 20. Jahrhundert war das Thurgauer Strassennetz, so wie es sich heute präsentiert, weitgehend erstellt. Die Strassenbautätigkeit in der Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg stand ganz im Zeichen der Anpassungen an den aufkommenden motorisierten Verkehr: Das Schlagwort der «Staubplage» durch die schnellen Autos auf den unbefestigten Strassenoberflächen kam auf; Teer- und Asphaltbeläge zunächst auf den Hauptverbindungen, dann auch auf regionalen und lokalen Verbindungen brachten die Staubfahnen zum verschwinden und verbesserten die Fahreigenschaften der Autos. Strassenwalzen bewirkten eine stärkere Verdichtung der Oberfläche; die ersten Betonstrassen entstanden, von denen die meisten wieder verschwunden sind. In der Zeit seit dem Zweiten Weltkrieg schliesslich setzte sich der automobilgerechte Ausbau des Strassennetzes fort: Zahlreiche Strassenneubauten, -verbreite-



Der Bahnhof als neues Verkehrszentrum ist für die Siedlungsentwicklung der Ortschaften von Bedeutung: Die Verbindung vom alten Ortskern zum Bahnhof wird zum neuen Wirtschaftszentrum. In Frauenfeld erhält die Rheinstrasse dank der stattlichen Bauten von Post (Kuppel im Hintergrund) und Kantonalbank ein geradezu mondänes Gepräge. Postkarte um 1925.

rungen und -ausbauten wurden realisiert; die bedeutendsten sind zweifellos die Nationalstrassen A 1 Winterthur–St. Gallen und A7, die in Attikon von der A1 in Richtung Kreuzlingen abzweigt. Und schon seit Jahren wird um die Kantonsstrasse T13 gekämpft, die eine Schnellverbindung dem Bodensee entlang zwischen Konstanz und Arbon bringen soll. Das gegnerische Komitee hat sich dabei ein Motto aufs Banner geschrieben, das es heute als aktueller denn je erachtet, obwohl es schon bald 170 Jahre alt ist:

«Ja, es tut sich oft nur zu viel Eifer für neue Strassen kund, so dass man schon veranlasst war, zu besorgen, das Strassenbaufieber möchte in eine Epidemie ausarten» (Johann Adam Pupikofer, 1837).

---

#### Literatur

- Bavier, Simeon:** Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878.
- Hasenfratz, Helene:** Die Landgrafschaft Thurgau vor der Revolution von 1798. Diss. phil. I Universität Zürich. Frauenfeld 1908.
- Höneisen, Markus:** Frühgeschichte der Region Stein am Rhein. Forschungen am Ausfluss des Untersees (Antiqua 26 und Schaffhauser Archäologie 1). Basel 1993.
- Jezler, Hermann:** Zölle und Weggelder im Thurgau von der Helvetik bis zum Bundesstaat. In: Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte 113, Frauenfeld 1976, S. 5–94.
- Pupikofer, Johann Adam:** Geschichte des Thurgaus. 2. überarbeitete Auflage. 2 Bde., Frauenfeld 1886–1889.
- Pupikofer, Johann Adam:** Der Kanton Thurgau, historisch, geographisch, statistisch geschildert (Historisch – geographisch – statistisches Gemälde der Schweiz, Heft 17). St. Gallen/Bern 1837.
- Pupikofer, Johann Adam:** Lebensabriss des Regierungsrathes und Staatskassiers Johann Conrad Freyenmuth, in: Thurgauisches Neujahrsblatt 20, 1845.
- Rigert, Erwin (Hrsg.):** A7 – Ausfahrt Archäologie: Prospektion und Grabungen im Abschnitt Schwaderloh–Landesgrenze (Archäologie im Thurgau 10). Frauenfeld 2001.
- Saruga, Mirko:** «In diesem Momente, wo der Strassenbau-Geist überall aufwacht»: Strassenbau im Thurgau 1803–1848. Lizentiatsarbeit, Hist. Seminar der Universität Zürich, Zürich 2001 (unveröffentlicht).
- Schoop, Albert:** Geschichte des Kantons Thurgau. 3 Bde., Frauenfeld 1987–1994.
-

## Die Schifffahrt als wichtiger Transportweg

# Der Bodensee: Thurgaus grösste Handelsstrasse

Wer von der Schifffahrt auf dem Bodensee hört, denkt heute zuerst an vergnügliche Ausflüge an heissen Sommertagen und nicht an Handelsschiffe, die mit wertvollen Gütern beladen sind. Dass aber der Warentransport über den See noch weit ins Zeitalter der Eisenbahn hinein eine bedeutende Rolle spielte, bezeugen die imposanten Hafengebäude und -anlagen etwa in Romanshorn, Rorschach oder Konstanz.

**W**asser- und Landtransport sind zwei grundsätzlich verschiedene Systeme. Der Wechsel vom einen zum anderen bedingt den Umlad der Waren, der seinerseits wiederum nach einer Infrastruktur mit Hafenanlagen, Lagerhäusern und Stapelplätzen rief und ideale Voraussetzungen für einen Markt schaffte. Der Warenumsatz war mit Zöllen und Abgaben behaftet; an Orten mit dem Stapelrecht waren die Händler sogar verpflichtet, ihre Waren ein- und auszuladen. Knotenpunkte im Seehandel profitierten also von einer Standortgunst, die zur eigentlichen Monopolstellung führen konnte.

Kaufhäuser mit Stapelzwang bestanden in Lindau, Konstanz, Stein am Rhein und Schaffhausen. Alle diese Orte lagen an von der Natur vorgegebenen Punkten: am Rheinfluss, beim Rheinauslauf, am Seerhein und bei der Einmündung des Alpenrheins. Dazu kamen St. Gallen, Rorschach und Steinach als weitere wichtige Orte im Seehandel. Der Hafen von Romanshorn, heute eine der eindrücklichsten Anlagen am Schweizer Bodenseeufer, wurde erst 1841 eröffnet und erhielt seine volle Bedeutung erst mit dem Betrieb der Eisenbahnverbindung nach Zürich 1855. Zuvor war Romanshorn lediglich ein Fischerhafen mit wenig Frachtverkehr gewesen.

### Monopole und Privilegien

Die Schifffahrt war im Mittelalter im Prinzip frei. Allmählich entstand aber doch ein kompliziertes Geflecht von Einzelrechten und Monopolen, die seit dem 16. Jahrhundert etwas präziser fassbar werden und die auch direkt mit einer technischen Kontrolle und Normierung verbunden waren. Es bestanden Monopole für Produkte,

Schiffstypen und Routen, die jeweils erbittert verteidigt wurden. Einige der wichtigeren sind hier aufgeführt:

- Auf dem Obersee besaßen die Lindauer und Bregenzer Schiffsleute beim Transport mit «Ledinen» (Ladebooten) eine beherrschende Stellung, wenn auch kein umfassendes Monopol. Ein solches hatten sie aber für den Transport des besonders wichtigen Salzes vom oberen Seebecken bis Schaffhausen.

- Auf dem Untersee besaßen (zeitweise) nur die Konstanzer bzw. die Reichenauer grosse Ledischiffe. Im 15. und 16. Jahrhundert bestand faktisch ein Konstanzer Monopol für den Transport bis Zurzach. Im 17. Jahrhundert versuchten Schiffer aus Mammern am Untersee, ein eigenes Ledischiff zu erhalten. Aber sowohl die Eidgenossen als auch der Konstanzer Bischof verhinderten dies. Auf dem Rhein ober- und unterhalb des Rheinflusses beanspruchte auch die Stadt Schaffhausen Monopole.

- Konstanz besaß auf dem ganzen Obersee bis Lindau ein Geleit- und Schutzrecht für alle Schifffahrt.

- Im 17. Jahrhundert besaßen die Steiner Schiffer auf dem Rhein und Untersee bis Gottlieben ein «Privileg» für den Transport mit kleinen Schiffen, die Schiffer von Eschenz und Mammern ein solches nur auf dem Untersee.

- Auch für Güter gab es Einschränkungen. So besaßen die Bregenzer das Monopol für die Ausfuhr von Rebstickeln aus dem Bregenzer Wald, die Überlinger eines für die Getreideausfuhr. Dazu kamen die verschiedenen Stapel- bzw. Zollzwänge, von denen der Zoll in Konstanz und der Umlad in Schaffhausen am wichtigsten waren.

■ Die so genannten «Marktschiffe», die im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts aufkamen, stellten ebenfalls ein lokales Monopol dar. Ein «Marktschiff» war ein Boot, das regelmässig Personen mit ihren Gütern zum Markt brachte, eine fahrplanmässige Frachtfuhr also. 1383 transportierte das Lindauer Marktschiff immerhin 60 Personen mit ihren Handelsgütern. Diese Institution scheint sich bis ins 19. Jahrhundert gehalten zu haben. Noch 1813 regelte der Kleine Rat des Kantons Thurgau die «Markt- oder Bothen-Schiffahrten». Gemäss den in diesem Jahr vereinbarten Bestimmungen besass das Marktschiff einer Gemeinde meist das alleinige Recht, die Waren aus dieser Gemeinde in den Marktort zu bringen.

Aus den faktischen Überlinger oder Lindauer Monopolen leiteten sich – gewissermassen als Sekundärmonopole – so genannte «Schiffahrts-Gerechtsame» ab, die ihren Inhabern vom jeweiligen Hafentort ausgestellt wurden. So besass die Familie Uhler in Uttwil solche Rechte von Lindau und von Überlingen. Das Überlinger Recht wurde von 1677 bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts von der Familie gehalten und mehrfach erfolgreich verteidigt.

Sozusagen das Gegenmonopol auf der südlichen See-seite bildete die Regelung der Getreideabfuhr aus dem Importhafen. Diese war beispielsweise im äbtischen Machtbereich ein konzessioniertes Gewerbe. Für die Abfuhr aus Rorschach besaßen die Fuhrleute der Gemeinden Mörschwil und Goldach das Privileg und für die Steinacher Abfuhr gab es ein besonderes Recht für die dortigen Fuhrleute.

## Getreidehandel

Eines der wichtigsten Handelsprodukte, die auf dem See transportiert wurden, war das Getreide. Der Getreideverkehr spielte nicht nur für die Landgrafschaft Thurgau eine gewichtige Rolle, sondern auch für die ganze östliche Hälfte der Eidgenossenschaft. Neben der Eigenproduktion war die Region vor allem in der Frühneuzeit auf eine gewisse Einfuhr angewiesen.

Die wichtigsten Märkte im mittleren Thurgau waren Steckborn, Weinfelden und Wil. Steckborn wurde mit Getreide aus Süddeutschland versorgt und dürfte damit sein engeres Hinterland beliefert haben. Zudem besass der Ort einige Bedeutung für die Weiterleitung der Güter vom Nordufer des Untersees. Weinfelden und Wil bildeten reine Regionalmärkte und wurden vor allem von Konstanz und Uttwil her alimentiert. Gelegentlich tauchten allerdings auch hier Einkäufer aus entlegeneren Gebieten auf, so etwa aus der Stadt St. Gallen. Ansonsten wurde Wil vor allem vom Toggenburg und Weinfelden aus dem Mittelthurgau versorgt.

Neben seiner Funktion als Verkehrsdrehscheibe versorgte Konstanz auch ein regionales Einzugsgebiet. Es erreichte allerdings nur einen Sechstel des Überlinger Umsatzes. Hingegen bildeten Uttwil und Steinach eigentliche Verteilzentren. Von Uttwil aus wurden vor allem der Oberthurgau, (direkt oder indirekt) das Toggenburg sowie die Region um Bischofszell versorgt. Uttwil setzte im 18. Jahrhundert rund die Hälfte der Überlinger Güter um. Steinach versorgte dieselbe Region, hinzu kamen noch Appenzell und St. Gallen. Rorschach versorgte vor allem das Fürstenland und ebenfalls das Toggenburg.



Das Kaufhaus oder Gredhaus von Stein am Rhein SH stand direkt bei der Steiner Rheinbrücke und war gleichsam eine Drehscheibe zwischen dem Schiffsverkehr auf dem Rhein und dem Bodensee und dem Landverkehr. Teile des Hauses sind noch heute im Hotel «Rheinfels» enthalten. Ein schwer beladenes Ledischiff zieht auf dieser Tuschzeichnung von J. M. Meiss, 1743, vor dem Bau vorbei.

Winterthur, Frauenfeld, Stein am Rhein und Schaffhausen mit Feuerthalen bildeten die Getreidemärkte im westlichen Kantonsteil. Stein und Schaffhausen dienten wiederum als Importmärkte, während Winterthur und Frauenfeld nur regionale Versorgungsgebiete aufwiesen.

Nach dem 15. Jahrhundert wurde auch der Zürcher Kornmarkt vermehrt direkt aus Schwaben versorgt. Die Errichtung des Kornmarktes in Rorschach 1497 ist wohl in diesem Zusammenhang zu verstehen. Nach wie vor blieben allerdings das Elsass und das Burgund wichtige Liefergebiete für die Eidgenossen. Um 1530 wurden verschiedene Verträge zur Sicherung der Versorgung abgeschlossen. Vor allem die «Erbeinigung» zwischen den Eidgenossen und Kaiser Maximilian I. ist hier zu nennen.

Im 16. Jahrhundert setzte eine wirtschaftliche Differenzierung zwischen Süddeutschland und der östlichen Schweiz ein: In der Ostschweiz entwickelte sich verstärkt eine gewerbliche Struktur, Schwaben verlagerte sich zunehmend auf die landwirtschaftliche Produktion. Vor allem ab dem 17. Jahrhundert entstand daraus ein umfangreicher Güteraustausch; die Ostschweiz bezog zunehmend Getreide aus Schwaben. Im Gegenzug konnten die Schweizer, da sie vermehrt auf Viehwirtschaft umstellten, nördlich des Bodensees Milchprodukte wie Butter, Schmalz und Käse anbieten.

Das 17. Jahrhundert brachte eine allmähliche Verschiebung der Gewichte. Bis in die 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts nahmen die süddeutschen Getreideexporte stetig zu. Bereits um 1610 betrug der Überlinger Umsatz rund 7000 Tonnen – nur gerade knapp 2000 Tonnen weniger als Ulm, der grösste Kornhandelsplatz Süddeutschlands im 19. Jahrhundert, um 1835 aufwies!

Von den 140 000–160 000 Mütt Kernen (rund 10 000 bis 11 000 Tonnen), die Ende des 18. Jahrhunderts in Zürich umgesetzt wurden, stammten zwei Drittel aus Schwaben. Trotz politisch und wirtschaftlich motivierter Regelung der Kornausfuhr sowie häufiger Kornsperrern wurde der schwäbische Raum wirtschaftlich von den Lieferungen an die Eidgenossen abhängig. So konnte der St. Galler Abt Cölestin 1759 anlässlich einer der häufigen Kornsperrern gelassen notieren: «... die schwaben können nit ohne dass gelt aus der Schweiz seyn, mithin thauen solche spehrungen niemahlen lange zeit, sondern ist nur eine kleine vexation vor die Eydgenossenschaft.»

Die Strukturen des Getreidehandels um den Bodensee blieben bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten. Der Umsatz im Rorschacher Hafen wurde stetig von rund 800 Säcken pro Woche im 17. Jahrhundert auf 2500 Säcke um 1835 gesteigert. Erst der Bau der Bahnlinie nach Romanshorn 1855 mit der vorgängigen Eröffnung des neuen Hafens brachte eine völlige Verlagerung des Getreidehandels. Mit der Eröffnung der Arlbergbahn 1884 kam schliesslich der jahrhundertealte, traditionelle Handelsverkehr über den See schlagartig zum Erliegen.

### Salzhandel

Der Bodensee stellte auch für die Salzversorgung der östlichen nordalpinen Schweiz bis zur Erschliessung der nordwestschweizerischen Salzlagerstätten die entscheidende Drehscheibe dar. Nahezu die gesamte in dieser Region verbrauchte Salzmenge gelangte aus den bayrischen oder tirolischen Salinen in Lindau (oder Bregenz) auf den See und wurde dann fast ausschliesslich über

Typisches Transportgut der Bodensee-Schiffahrt, ausgestellt im Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg in Konstanz: Salz in Fässern, Tuchballen und Baumaterial aus den Sandsteinbrüchen um Rorschach und St. Margrethen.





Darstellung des Rheinfalls aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642 (Ausschnitt). Das Hindernis für die Schifffahrt muss auf dem Landweg umgangen werden: Deutlich sind auf der linken Bildseite die Hafenanlagen für den Umlad vom Land- auf den Wasserverkehr zu erkennen.

Konstanz rheinabwärts verschifft. Salz machte neben Getreide das wichtigste Handelsgut auf dem See aus.

Das für Zürich bestimmte Salz wurde grösstenteils in Stein, Eglisau oder Ellikon am Rhein ausgeladen. Auch die Versorgung der Innerschweiz erfolgte über Zürich, also indirekt ebenfalls über den Bodensee.

Die Versorgung der Landgrafschaft Thurgau geschah einerseits von diesen Orten aus, andererseits aber auch von Gottlieben, Uttwil, Rorschach und St. Gallen aus. Konstanz besass ein städtisches Salzamt, das aber kein Monopol innehatte, sondern immer nur den Thurgau und das süddeutsche Umland mit Salz versorgte. Die wenigen Hundert abgesetzten Fässer sind im Vergleich mit den Mengen, die Konstanz passierten, unbedeutend: Jährlich wurden hier bis zu 17000 Fässer verschoben – diese Menge entsprach etwa dem Bedarf von 500000 Personen.

Im Unterschied zu den meisten anderen Gebieten der Eidgenossenschaft war die «Besatzung» der Landgrafschaft Thurgau frei; jedermann durfte also mit Salz handeln. Dieses Recht wurde erst 1727 an der Tagsetzung infrage gestellt, aber später doch anerkannt.

Vier wichtige Problemkreise haben die Salzversorgung bis zum Ende des 18. Jahrhunderts geprägt. Diese Faktoren verliehen dem Salzhandel eine enorme Dynamik mit dauernden Veränderungen:

- Salz besass eine ungeheure Bedeutung und einen hohen Preis, und es wurden riesige Mengen verbraucht. Zur Lebensmittelkonservierung (Pökelfleisch), in der Viehzucht und für die Käseherstellung war Salz unentbehrlich. Der durchschnittliche Salzverbrauch pro Kopf und Jahr war daher in den alpinen Regionen mit bis zu 15 Kilogramm annähernd doppelt so hoch wie im Mittelland. Um 1790 wurden in der Schweiz 500000 Zentner Salz konsumiert.

- Salz wurde oft als Druckmittel in politischen und kriegerischen Konflikten eingesetzt. Als absolut unverzichtbares Gut war es dafür bestens geeignet, und die komplexe Handels- und Produktionsstruktur bot dazu reichlich Möglichkeiten. Einige Beispiele solcher wirtschaftlicher Sanktionen sind aus dem Dreissigjährigen Krieg bekannt. Bei einer Erhöhung des Salzzolles in Konstanz verwiesen die Österreicher deutlich darauf, dass diese als «Retourkutsche» aufzufassen sei, da die Eidgenossen den schwedischen Truppen Vorschub geleistet hätten. Auch sonst wurde die Salzversorgung der Eidgenossen im Dreissigjährigen Krieg merklich durch Sperrungen oder Transportverweigerungen behindert.

- Zwischen den bayrischen und den habsburgischen Salinen herrschte ein fortwährender Konkurrenzkampf. Bis ins späte Mittelalter wurde die östliche Schweiz hauptsächlich aus den bayrischen Salinen versorgt. Ge-

### Gred und Stellinen

Der Begriff «Gred» oder «Gredhaus» ist ein für den Bodensee typischer Ausdruck für ein (meist kleines) Gebäude am See, das als Warenlager diente. Es bestand hier ein Stapelzwang wie in einem Kaufhaus, was selbstverständlich mit einer Abgabe, dem «Gredgeld», verbunden war. Im alpinen Raum und am Zürichsee war diese Einrichtungen als «Sust» bekannt. Der Name «Gred» stammt wahrscheinlich von «gradus» (= Stufe) und bezeichnet einige Steinstufen zum Wasser. Diese erlaubten bei jedem Wasserstand das Anlegen eines Stegs zum Boot – was bei den saisonalen Pegelschwankungen des Bodensees von bis zu zwei Metern eine unabdingbare Voraussetzung für den Warenumlad war.

Eine Eigenheit der Hafenanlagen am Bodensee waren die so genannten «Stellinen». Diese weit vor dem eigentlichen Ufer angelegten Molen und Wellenbrecher waren ebenfalls wegen der grossen Wasserstandsschwankungen und der breiten Flachwasserzone des Bodensees notwendig. Die Stellinen bestanden aus zwei dicht gestellten Pfahlreihen (Palisaden) und einer dazwischenliegenden Füllung. Es scheint, als hätten die meisten Orte am See sich eine solche «Stelli» gebaut; ein grosser Teil der Anlagen stammt aus dem 18. und 19. Jahrhundert.



gen 1600 aber verdrängten die österreichischen Salinen in Hall im Tirol die bayrischen Lieferanten mit einer gezielten Absatzpolitik. Einerseits modernisierte und erweiterte man im Tirol die Produktion, um die fiskalisch wichtigen Einnahmen zu erhöhen. Andererseits wurden mehrere Salzkontrakte abgeschlossen. Zunächst verhandelten die Salzproduzenten direkt mit Städten wie Zürich und Schaffhausen, im 17. Jahrhundert aber schalteten

sich Salzhändler zwischen Produzent und Abnehmer. Der bekannteste Handelsvertrag wurde 1655 mit dem reichen Winterthurer Salzkaufmann Melchior Steiner abgeschlossen. Er erlaubte es Steiner, ein Monopol für den Absatz der tirolischen Produktion in der Eidgenossenschaft zu errichten, was zumindest in der Nordostschweiz auch einem Versorgungsmonopol nahe kam. Im 18. Jahrhundert verschoben sich die Gewichte erneut zu Gunsten des bayrischen Salzes. Dank modernisierter Anlagen konnten die Bayern ihre Preise senken und den Absatz erhöhen. Um 1790 kaufte Zürich rund doppelt so viel bayrisches Salz wie tirolisches – allerdings drängte inzwischen auch lothringisches Salz auf den Markt. In jener Zeit betrug der gesamte jährliche Salzverbrauch in der Schweiz rund 500 000 Zentner. Davon stammte gut die Hälfte aus den bayrischen Salinen.

■ Die rechtlich-politischen Strukturen des Salzhandels waren ausserordentlich kompliziert. Auf der Seite der Anbieter standen die österreichischen Landesherren und die bayerischen Stapelorte, die allein zum Verkauf berechtigt waren. Mit ihnen hatten die schweizerischen Partner die Salzkontrakte abzuschliessen. Auf Seite der Konsumenten, der Eidgenossen, gab es Gebiete mit relativ freiem Salzhandel – wie die Landgrafschaft Thurgau – und solche, in denen mindestens zeitweise ein staatliches Monopol bestand – wie Zürich im 15. Jahrhundert und erneut ab dem 17. Jahrhundert. In diesem Umfeld agierten viele kleinere und grössere Salzhändler. Da praktisch alles Salz über die Drehscheibe Lindau verschifft wurde, spielte sich auch ein beträchtlicher Teil des Handels in dieser Stadt ab. Die Agenten der schweizerischen Einkäufer versuchten hier, zu ihren Kontrakten zu kommen, und hier sassen auch viele der Salzhändler, etwa die Kramer und die Radner, mit denen der Winterthurer Salzhändler Steiner zusammenarbeitete. Zusätzlich galten zwischenstaatliche Abmachungen. Von diesen sei nur die «Ewige Richtung» der Eidgenossen mit Österreich von 1474 erwähnt. Sie gab den Eidgenossen das Recht, ihr Salz direkt «bei den Pfannen», also am Produktionsort, und ohne Vermittlung einzukaufen. In der Praxis kam man allerdings um die grossen Salzhändler nicht herum.

### Die Bodenseeschiffe

Die Lastschiffahrt auf Bodensee und Untersee war über Jahrhunderte geprägt von wenigen, eigenständigen Bootstypen, die als «Ledi», «Lädinen» beziehungsweise als «Segner» bezeichnet wurden. Es waren flachbodige

«Vorstellung des herzhaften und beglückten Schiffmanns» ist dieser Holzschnitt aus dem Jahr 1775 betitelt, der die Geschichte einer glücklichen Rettung aus Seenot auf dem Bodensee illustriert. Er zeigt ein Bodenseeschiff mit dem typischen Seitenruder, das Fässer und «Salzröhrl» geladen hat.



Segler ohne festes Deck, die auch mit Ruder bewegt werden konnten. Ihre Länge betrug gegen 20 Meter, die Tragkraft bis zu 100 Tonnen. Gebaut waren die Lastensegler aus Eiche; sie wurden von einem Rahsegel angetrieben. Charakteristisch waren das seitlich angebrachte Steuerruder und die so genannte Kraweel-Bepunktung mit stumpf (nicht überlappend) aneinander gefügten Planken. Dank ihres geringen Tiefgangs und des flachen Bodens waren die Boote für den Verkehr auf dem Bodensee mit seinen seichten Uferzonen ideal geeignet.

Diese normierten Boote entwickelten sich in der frühen Neuzeit aus einem etwas einfacheren Typ, der bereits die wichtigen Baumerkmale der späteren Lädinen aufgewiesen hatte, aber weniger gebauht und somit weniger belastbar war. Ein solches mittelalterliches Lastschiff wurde 1981 am deutschen Bodenseeufer entdeckt und gehoben; es ist heute im archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg in Konstanz zu besichtigen.

Die Normierung des Schiffbaus im ausgehenden Mittelalter ist im Zusammenhang mit der immer dichter werdenden Regelung des Seehandels und der Entstehung von Monopolen zu sehen. Bereits im 16. Jahrhundert tauchten die Bezeichnungen «Segner» für kleinere Segler und «Ledi» für grössere auf, und es bestanden bereits erste Vorschriften für Freibordhöhen, die im 17. Jahrhundert durch präzisere Massvorschriften, unter anderem für Segel, Freiborde und Bootslängen, ergänzt wurden. Erst das 18. Jahrhundert brachte aber die enge Normierung mit der Aufteilung in Grössenklassen. Die Bauweise war nun bis in Einzelheiten verfestigt. Die wichtigsten Typen waren:

- Die «Leede» oder «Lädi» mit rund 31 Metern Länge, 120–130 Tonnen Tragfähigkeit (entsprechend etwa 400 Salzfüssern), 260 Quadratmetern Segelfläche und einem Leergewicht von rund 110 Tonnen.
- Die «Segner» mit 20 Metern Länge, 60 Tonnen Tragfähigkeit (entsprechend 200 Fässern), 97 Quadratmetern Segelfläche und einem Leergewicht von 37 Tonnen.
- Zwischen Segner und Lädi lagen das Marktschiff (90 Tonnen Traglast) und der Gross-Segner (80 Tonnen Traglast). Daneben gab es auch noch kleinere Schiffe.

Um 1760 verkehrten rund 150 Ledinen und Marktschiffe auf dem Obersee. Sie stellten ein beträchtliches Kapital dar: Eine Ledi kostete um 1760 rund 2500 Gulden; sie benötigte 6 Mann Besatzung und konnte etwa 10 Jahre verwendet werden. Ihr Bau erforderte angesichts der beträchtlichen Grösse eigentliche Werften.

Die Lastsegler waren noch bis weit ins 19. Jahrhundert im Gebrauch. Allmählich erwuchs ihnen jedoch Konkurrenz durch die Dampfschiffe und die Eisenbahn; als erster Dampfer verkehrte ab 1825 die «Max Joseph» fahrplanmässig auf dem Bodensee. Zumindest die kleineren Segner konnten sich gegen die motorisierte Konkurrenz offenbar noch mehrere Jahrzehnte lang halten, und einige von ihnen erhielten nach 1900 sogar selbst noch Motoren eingebaut. Um 1920 war aber die Zeit der Lastsegler auf dem Bodensee endgültig vorbei.

#### Literatur

**Burmeister, Karl Heinz:** Geschichte der Bodenseeschifffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts. In: Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung. Bd. 99/100, 1981/82, S. 165–188.

**Eitel, Peter:** Die historische Verkehrsfunktion des Bodenseeraums. In: Die Erschliessung des Alpenraumes für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Berichte der Historikertagungen, Neue Folge 7. Bozen 1996.

**Fritzsche, Bruno:** Der Zürcher Salzhandel im 17. Jahrhundert. Der Aufbau eines Staatsmonopols. Diss. Univ. Zürich. Zürich 1964.

**Göttmann, Frank:** Getreidemarkt am Bodensee. Raum – Wirtschaft – Politik – Gesellschaft (1659–1810) (Beiträge zur südwestdeutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 13). St. Katharinen D 1991.

**Leidenfrost, Johannes:** Die Lastsegelschiffe des Bodensees. Ein Beitrag zur Schifffahrtsgeschichte (Bodensee-Bibliothek 11). Sigmaringen 1975.

**Röber, Ralph:** Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland (ALManach 5/6, 2000/2001). Stuttgart 2000.

# Thurgauer Brückenlandschaft: Vielfalt mit Höhepunkten

Der Kanton Thurgau besitzt trotz laufender Modernisierung seiner Verkehrswege noch einen grossen Bestand an zeittypischen historischen Brücken und Stegen, zu denen viele Bauten mit Seltenheitswert zählen. Neben den weit herum bekannten Baudenkmalern finden sich unter ihnen auch manche versteckte Objekte. Sie erlauben es, wichtige Epochen in der Entwicklung des Brückenbaus vor Ort kennen zu lernen.

**A**us römischer Zeit sind im dünn besiedelten Gebiet des späteren Kantons Thurgau nur gerade zwei Brücken bekannt, die über die beiden grössten Flüsse des Kantons geschlagen worden sind. In beiden Fällen scheint es sich um einfache Holzbrücken mit Pfahljochen gehandelt zu haben. Die Rheinbrücke von Eschenz entstand im späten 1. Jahrhundert n. Chr.; ihre ältesten Teile gehen auf die Jahre 81/82 n. Chr. zurück. Sie gehörte zur Verbindung aus dem Thurtal in den Hegau und wurde bis ins 3. Jahrhundert benutzt; als Nachfolgerin entstand eine Brücke beim Kastell Stein am Rhein, von der heute nichts Näheres mehr bekannt ist. Die Thurbrücke von Bussnang wurde im 2. Viertel des 2. Jahrhunderts n. Chr. erbaut und gehörte vermutlich zu einer Variante der Hauptstrasse von Winterthur nach Arbon, einem Abschnitt der wichtigsten Strasse durch das schweizerische Mittelland. Eine weitere Brücke bei Pfyn darf vermutet werden.

Erst im hohen und späten Mittelalter entstanden danach wieder Brücken über die grösseren Flüsse des Thurgaus. Nach der Rheinbrücke von Konstanz, die schon um 1200 bezeugt ist, entstanden bis um die Mitte des 13. Jahrhunderts die Brücken von Schaffhausen, Diessenhofen (beide erstmals 1259 bezeugt) und Stein am Rhein (Ersterwähnung 1267). Der Übergang von Diessenhofen blieb dabei bis in die jüngste Zeit der am wenigsten frequentierte, was dazu beigetragen hat, dass hier eine gedeckte Holzbrücke erhalten werden konnte.

Später wurden auch Brücken über die Thur, Sitter und Murg errichtet. Die erste Thurbrücke von Bischofszell ist um 1300 bezeugt, die erste Sitterbrücke entstand hier wohl um 1375. Flussabwärts erschwerte der breit ausgreifende Fluss die Anlage fester Übergänge, der

Brückenbau drang daher nur allmählich bis ins frühe 19. Jahrhundert ins untere Thurtal vor. Der Bau der ersten Thurbrücke von Weinfelden erhielt die kaiserliche Bewilligung im Jahr 1453 und wurde bis 1458 abgeschlossen. Erst 1727 erbaute man die früheste Thurbrücke bei Amlikon am Pilgerweg nach Einsiedeln, der Strasse Wil-Konstanz. Am wichtigeren Übergang von Pfyn entstand sogar erst 1794 eine Holzbrücke anstelle einer jahrhundertealten Fähre. Dieser Brückenschlag kündigt bereits die intensive Brückenbautätigkeit des frühen 19. Jahrhunderts an. Als erste Thurbrücke jener Epoche errichtete man 1808 die Brücke von Üsslingen.

Erst in der frühen Neuzeit baute man die ersten Brücken über die Murg. Die älteste Vorgängerin der Schlossbrücke von Frauenfeld, wie Pfyn an der bedeutenden Strasse von Zürich nach Konstanz gelegen, entstand als gedeckte Holzbrücke im Jahr 1520. Die erste Murgbrücke in Münchwilen wurde sogar erst 1774 errichtet.

### Die Brückenlandschaft wird ausgebaut

Gemeinsam ist den frühen Brücken, dass sie an Schlüsselstellen des Verkehrs gelegen waren. Nur an den wichtigsten Orten genügte das Verkehrsaufkommen, um durch den Brücken Zoll oder auf Grund der Wirtschaftskraft des Gemeinwesens, das für den Unterhalt aufzukommen hatte, die Erhaltung einer Brücke zu gewährleisten.

Bereits die Serie der Brückenschläge über die Thur und die Murg im 18. Jahrhundert ging einher mit einem Bevölkerungswachstum und einer wirtschaftlichen Belebung, die den sich anbahnenden Agrarreformen und der Ausbreitung der Heimindustrie in der Ostschweiz



Abb. 1: Die Brücken stehen im Mittelpunkt des Geschehens auf dem Bildteppich von Bischofszell aus dem frühen 16. Jahrhundert. Vor der Silhouette des Städtchens ziehen von links Kaufleute, Krämer und Bauern mit ihren Produkten über die Sitterbrücke auf den städtischen Markt, von rechts überquert ein Zug von Reisläufern die Thurbrücke. Zwischen den Brücken zeigt ein grosser Heuwagen den landwirtschaftlichen Verkehr an. Junge Schwimmer nutzen die Sitterbrücke zum Sprung in den Fluss.

zu verdanken war. Diese Entwicklung setzte sich im 19. Jahrhundert fort und führte mit der Ausbreitung der Fabrikindustrie, der Zunahme des Handels- und Marktverkehrs sowie der Marktorientierung der Landwirtschaft zu einer raschen Zunahme der fahrbaren Brücken; Fussgängerstege verdrängten im Zusammenhang mit der Ausbildung der Fabrikwege als Arbeitswege auch an den grösseren Flüssen die bisher gebräuchlichen Fähren. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden im Zuge dieser Entwicklung zuerst mehrere grosse Holzbrücken, die dann bis zum Ersten Weltkrieg durch zeitgemässe Stahlbrücken und eine grosse Anzahl Stahlstege ergänzt worden sind. In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts setzte sich schliesslich auch der Bau von Betonbrücken durch.

Erleichtert wurde diese Entwicklung dadurch, dass neben den Gemeinden in einer ersten Phase nach der Kantonsgründung auch private Aktiengesellschaften das benötigte Kapital aufbrachten. Nach der Aufhebung der Binnenzölle 1851 und dem Auskauf der Brückengesellschaften übernahm schliesslich der Kanton mit der Einführung des Strassengesetzes von 1859 die Baukosten.

Generell entstanden im 19. Jahrhundert kaum kostspielige Strassenbrücken mit grosser Stütz- oder Spannweite, wenn auch die Gesamtlänge der Brücken im Schwemmland der Thurebene wegen der notwendigen Vorlandbrücken erstaunliche Ausmasse annehmen konnte. Im wenig coupierten Gelände in den Haupttälern des Kantons mussten auch kaum Hochbrücken erstellt werden. Erst die Anlage der Eisenbahnlinien mit ihrem geringen Gefälle und ihren weiten Kurvenradien machte den Bau einiger aufwändiger Viadukte erforderlich.

Während sich dabei im Grossbrückenbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ingenieurmässige Entwurfsprinzipien und industrielle Fertigung durchsetz-

Abb. 2: Im Lauf des 19. Jahrhunderts vervielfachte sich die Zahl der Brücken in Stadt und Land. Die Kantonshauptstadt Frauenfeld wurde mit dem Bau neuer Strassenverbindungen, Fusswege und schliesslich der Eisenbahn zur Brückenstadt, nachdem sie über Jahrhunderte nur die «Schlossbrücke» über die Murg besessen hatte, die 1839 als mächtige Steinbogenbrücke neu errichtet wurde. Ausschnitt aus einem Stich von Johann Rudolf Dikenmann, um 1860.



ten und das Zimmermannshandwerk ablösten, vermochten sich handwerkliche Techniken beim Bau der gemauerten Strassenbrücken und der ländlichen Kleinbrücken zu halten. Es entstanden dabei im Zuge der Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrserschliessung, die das ganze Kantonsgebiet erfassten, zahlreiche Wasserdurchlässe, Kleinbrücken und Stege.

Eine allmähliche Modernisierung des Brückenbestandes nach dem Zweiten Weltkrieg, die durch das Einsetzen der Massenmotorisierung in den 1960er-Jahren stark gefördert worden ist, hat zum Verschwinden einer grossen Zahl jener Brücken geführt, die als Zeugen der wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons bis 1914 entstanden sind. Die Vielfalt der erhaltenen Bauten ist dennoch beachtlich.

#### **Auf dem Land: Furten, Fähren, Stege**

Abseits der bedeutenden Brückenorte benutzte man bis weit ins 19. Jahrhundert hinein die herkömmlichen Übergänge: Furten, Fähren und Stege. Selbst an der Thur sind Furten etwa bei Puppikon und an der Frauenfelder Allmend (die «Ochsenfurt») bezeugt, am Rhein bei St. Katharinental. Auch der Ortsname Stettfurt leitet sich von einer Furt her. Während Vieh und Fuhrwerke das Wasser durchfurteten, bestanden daneben häufig Stege, die Fussgänger trockenen Fusses über die Wasserläufe führ-



Abb. 3: Die Sitterfähre zwischen Gertau und Degenau, eine Seilfähre mit Personenschiff, ist zusammen mit der Rheinfähre beim ehemaligen Kloster Paradies die letzte Fähre des Thurgaus.



ten. Nur an den grösseren Flüssen gab es auch Fähren. Sie waren auf genügend Verkehr angewiesen, um den Unterhalt von Fährleuten, Fahrzeugen und «Geschirr» zu gewährleisten, obwohl zum Fährgut in der Regel auch eine Landwirtschaft gehörte – wie das heute noch bei der Sitterfähre in der Gertau (Abb. 3) der Fall ist.

### **Vielfalt der Mauerwerksbrücken**

Unter den Mauerwerksbrücken des Kantons Thurgau besitzt die 1487 vollendete Thurbrücke von Bischofszell eine hervorragende Stellung (Abb. 4). Neben diesem ältesten mittelalterlichen Brückenort des Thurgaus südlich des Rheins erhielten nur ganz wenige Städte der deutschen Schweiz überhaupt eine Steinbrücke – bedeutende Städte wie Freiburg, Bern, Schaffhausen und Basel (wo sie nur über die Hälfte der Flussbreite geführt werden konnte). Heute ist die Thurbrücke von Bischofszell eine der ältesten noch bestehenden Brücken der Schweiz und einer der wenigen Zeugen des mittelalterlichen Brückenbaus. Es unterstreicht die Bedeutung des Brückenorts Bischofszell, dass hier kurz nach 1501 noch eine zweite steinerne Bogenbrücke über die Sitter entstand.

Wie andernorts scheint im Übrigen auch im Thurgau bis in die Neuzeit das Holz der bevorzugte Baustoff für Brücken gewesen zu sein. Erst im 18. Jahrhundert entstanden an wichtigeren Strassen die ersten steiner-

Abb. 4: Die 1487 vollendete alte Thurbrücke von Bischofszell gehört zu den ältesten erhaltenen Brücken der Schweiz. Ihre sieben Pfeiler sind unter geschickter Ausnützung eines Felsriffes im Talboden fundiert worden, woraus sich für die acht Segmentbogengewölbe ein mehrfach gekrümmter Verlauf ergab.

nen Brücken. Der Bau der Kantonsstrassen im 19. Jahrhundert machte ausserdem an vielen Stellen die Anlage von Dämmen mit gemauerten Wasserdurchlässen erforderlich. In der zeitgenössischen Mauerwerkstechnik des frühen 19. Jahrhunderts entstanden nüchterne rundbogige Öffnungen in sorgfältig ausgeführtem, flächigem oder flach bossiertem Quadermauerwerk. Im Anschluss daran bildete das Mauerwerk bis zum Aufkommen des Betons um die Wende zum 20. Jahrhundert die bevorzugte Technik für den Bau dauerhafter Wasserdurchlässe und Strassenbrücken über kleinere Flüsse. Je nach Gegend wurden dafür Bollensteine, Findlingsbruchsteine, Sandsteinplatten und -quader oder auch Ziegelsteine verwendet (Abb. 5–8).

### **Die letzten Holzbrücken**

Das traditionelle Baumaterial für die überwiegende Mehrzahl der ländlichen Kleinbrücken und Stege blieb bis ins 19. Jahrhundert das Holz.

Bei den grossen Flussbrücken findet sich eine ausgeprägte Vorherrschaft der von einheimischen Zimmerleuten nach 1790 erbauten, konventionellen Hängewerksbrücken, die alle bereits vor 1840 entstanden (Weinfeld 1790; Pfyn 1794; Üsslingen, erster Brückenschlag, 1808; Diessenhofen 1815/16; Amlikon 1821 als Ersatz für die Brücke von 1727; Istighofen, erster Brückenschlag, 1834–37; Eschikofen, erster Brückenschlag, 1835–37). Als bemerkenswerte Ausnahmen entstanden 1811 die zweite Sitterbrücke von Bischofszell, deren Tragwerk zwei Stabbogen bildeten, sowie die «Rohrer Brücke», die beim ersten Brückenschlag über die Thur bei Warth 1864 ausgeführt wurde. Sie bestand aus einem Gitterträger nach dem System Howe und entsprach damit amerikanischen Vorbildern, wie sie später für den Entwurf von Stahlbrücken und -stegen wegweisend wurden. Beide Brücken sind in der Zwischenzeit ersetzt worden – wie überhaupt der Bestand der Holzbrücken des 18. und 19. Jahrhunderts im Zuge der Motorisierung bis auf zwei Objekte abgebrochen worden ist. Dagegen entstand in neuerer Zeit nur eine einzige zeitgenössische Holzbrücke, der Übergang über die Sitter bei Alten von 1972 (Abb. 9–11).



Abb. 5–8 (von oben): Nach der Mitte des 18. Jahrhunderts entstanden an wichtigen Strassen die ersten Steinbogenbrücken, die über kleinere Wasserläufe führten, wie hier die Brücke von Pfyn an der Landstrasse zwischen Zürich und Konstanz, die vermutlich bereits vor 1777 bestanden hat.

Im 19. Jahrhundert wurden auch Brücken an Nebenstrassen oft sorgfältig architektonisch ausgestaltet. So erhielt die Bogenbrücke über den Hegibach bei Sibeneichen westlich von Arbon eine kräftig profilierte Gewölbestirn aus Bossenquadern.

Die 1910 eröffnete Bodensee–Toggenburg-Bahn weist zahlreiche äusserst sorgfältig gestaltete Brückenbauten auf. Eine davon ist die kleine Überführung bei Freidorf südwestlich von Berg SG, bei der das traditionelle Baumaterial mit dem neusten Ingenieurwissen der Zeit angewendet worden ist.

Südwestlich von Ober-Salenstein befindet sich beim Burgstall Riederer dieser Wasserdurchlass, der aus grossen Sandsteinplatten aufgemauert worden ist. Dies war eine traditionelle Brückenbautechnik jener ländlichen Gegenden, in denen grossformatige Steinplatten abgebaut werden konnten, die fest genug waren, um den Verkehr zu tragen.



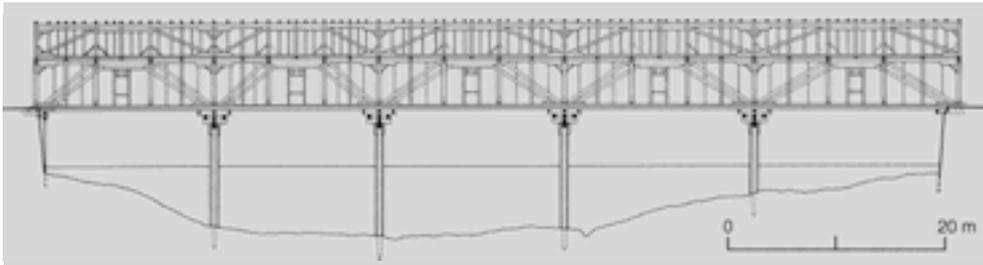
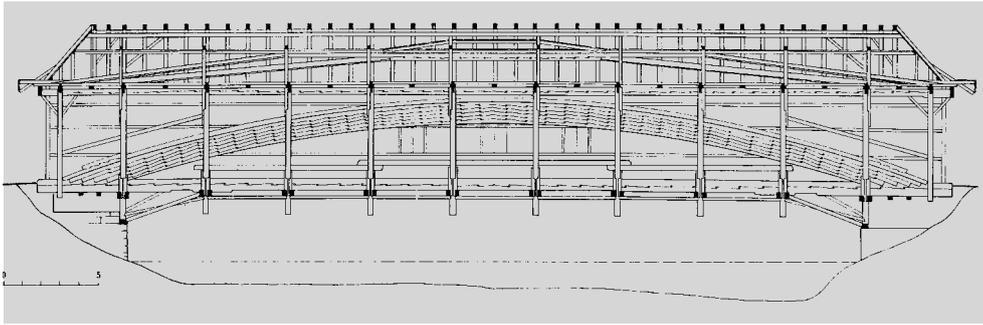


Abb. 9–11 (von oben): Die 1811 von Johann Jakob Zingg fertig gestellte jüngere Sitterbrücke von Bischofszell war eine Meisterleistung der Zimmermannskunst mit einem innovativen Tragwerk, das erst später im Stahlbrückenbau weiterentwickelt wurde. Ihr Abbruch im Jahr 1958 bedeutet aus technikgeschichtlicher Sicht einen enormen Verlust für die thurgauische Brückenlandschaft.

Bedeutend einfacher ist die Konstruktion der Rheinbrücke von Diessenhofen aus den Jahren 1815/16. Der Schaffhauser Stadtwerkmeister Andreas Widmer entwarf einen Bau mit einfachen Hängewerken und mehreren Flusspfeilern. In dieser Form hat er als eine von zwei Holzbrücken im Thurgau bis heute überlebt.

Die andere noch erhaltene Holzbrücke ist die 1835–37 erbaute Thurbrücke Eschikofen. Sie unterscheidet sich konstruktiv nur in Einzelheiten von der Diessenhofener Rheinbrücke; eine Besonderheit bildet die lang gezogene Vorlandbrücke auf dem nördlichen Ufer.

### Stahlbrücken – weit tragend und leicht

Im Thurgau wurden nur wenige grosse Stahlbrücken errichtet. Offenbar genügte der reiche Bestand an Mauerwerksbrücken und gedeckten Holzbrücken aus der Zeit des Kunststrassenbaus (2. Hälfte des 18. bis 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts) den Anforderungen des Verkehrs während längerer Zeit. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts entstand dennoch eine Reihe neuer Grossbrücken aus Stahl: die Stahlgitterbrücke Kradolf-Schönenberg 1872 (als erster Brückenschlag), die Stahlfachwerkbrücke Altikon-Niederneunforn 1875/76 (ebenfalls als erster Brückenschlag),

die Stahlgitterbrücke Pfyn 1876 (anstelle der Holzbrücke von 1794) und die Stahlgitterbrücke Üsslingen 1899 (anstelle der Holzbrücke von 1808). 1926 ersetzte schliesslich als letzte grosse Stahlbrücke des Kantons ein Vollwandträger mit oben liegender, auskragender Beton-Fahrbahnplatte die Brücke von Kradolf-Schönenberg; er wurde seinerseits 1998 durch eine zeitgemässe Schrägseilbrücke ersetzt (Abb. 22). Überhaupt: Keine der grossen, fahrbaren Flussbrücken existiert heute noch; sie sind alle durch leistungsfähigere Betonbrücken ersetzt worden.



Abb. 12 (ganz oben): Der «Badsteg» über die Murg in Frauenfeld wird von einem Stabbogen (so genannter «Langerbalken») gebildet, bei dem die Enden des Tragbogens fest mit den horizontalen Längsträgern vernietet sind. Der Steg bestand bereits um 1860 (vgl. Abb. 2) anstelle der heutigen Bahnhofbrücke. Er wurde 1920 an die heutige Stelle versetzt und dabei um zwei Gefache verkürzt.

Abb. 13 (oben): Zwischen Fischingen und Mühlrüti führt die «Hochbrücke» als Bogenbrücke aus Stahlfachwerk mit aufgeständerter Fahrbahn über die Murg. Sie ist bereits 1882 erbaut und 1932 mit einer Fahrbahnplatte aus Beton ausgebaut worden. Heute ist sie vom Abbruch bedroht, da sie den wachsenden Verkehrslasten nicht mehr genügt.

Abb. 14 (oben rechts): Der «Gangelsteg» von 1882 über die Thur bei Bussnang ist die erste Drahtkabel-Hängebrücke des Thurgaus.

Abb. 15 (unten rechts): Auch der Auslegerträger, eine in der Schweiz selten angewandte Konstruktionsform, ist im Thurgau mit dem eleganten «Haldensteg» über die Thur vertreten. Er entstand 1906 unterhalb von Bischofszell und diente ursprünglich auch als Pegelmessstation.





Abb. 16 (oben): Der 1897/98 erbaute Thursteg von Buhwil wird von einem Fachwerkträger gebildet, der mit Rechteckrahmen versteift ist, innerhalb derer die Laufbahn liegt.



Abb. 17 (unten): An der Vorlandbrücke der Thurbrücke von Eschikofen (vgl. Abb. 11) lassen sich zwei verschiedene Grundkonstruktionen des parallelgurtigen Profilstahlträgers erkennen. Dieser Träger war wohl die am häufigsten angewandte Konstruktionsform von Stahlbrücken des 19. Jahrhunderts. In Eschikofen ersetzte man einige Jahrzehnte nach dem Bau der Holzbrücke (1835–1837) eine kurze, wohl ursprünglich ebenfalls in Holz ausgeführte Vorlandbrücke durch einen Gitterträger mit gekreuzten Füllstäben (linke Seite im Bild). Er ist uferseitig auf einem Sandsteinpfeiler mit Vorköpfen aus der Bauzeit der Holzbrücke aufgelagert (Bild). 1885 trug man dann auch den langen Vorlanddamm ab, der sich den Hochwassern der Thur in den Weg stellte, und ersetzte ihn durch Fachwerkträger, die auf Betonpfeilern ruhen. Bei den Fachwerkträgern werden die rechteckigen Gefache durch schräge Streben in Dreiecke gegliedert (rechte Seite im Bild).

Umso wertvoller ist die Kollektion feingliedriger und eleganter Stege des späten 19. Jahrhunderts, die nach verschiedensten Konstruktionsprinzipien ausgeführt worden sind und ein bedeutendes kulturhistorisches Erbe darstellen. Der «Griesssteg» von 1871 über den Geisslbach bei Diessenhofen ist wohl der älteste unter ihnen, der noch unverändert erhalten ist (Abb. 12–17).

### Entwicklungsschritte im Betonbau

Mit der Übernahme des Betons im Brückenbau folgte der Thurgau der gesamtschweizerischen Entwicklung. Früheste Betonbrücken treten in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts auf.

Bereits vor den grossen Flussübergängen entstanden erste Kleinbrücken aus Beton. So sind aus dem Jahr 1907 die Ausführungspläne für das Betongewölbe der neuen Bachbrücke bei Weiern, Ortsgemeinde Steckborn, überliefert. Die Brücke entsprach konstruktiv und formal den herkömmlichen Bogenbrücken, erhielt aber einen Unterbau in Betonguss mit ornamentalem Steinschnitt, der wohl nicht armiert war. Da ein konstruktiv anspruchsvolleres schiefes (d. h. schräg über den Bach verlaufendes) Gewölbe verlangt war, das sich ausserdem zwischen den Ufern noch kontinuierlich verbreiterte, dürfte der Projektverfasser, Maurermeister Traber, bereits früher Erfahrungen mit dem neuen Baustoff gesammelt haben.



Kleine Betonbrücken traten in der Agrarlandschaft an die Stelle der früheren Furten und Holzbrücken und ersetzten im Zuge von Meliorationen später häufig auch ältere Steinbogenbrücken des 18. oder 19. Jahrhunderts. Anfangs orientierte man sich gestalterisch an den traditionellen Rundbogenbrücken, später setzten sich die einfachen Balkenbrücken mit Betonplatten durch; bei kleineren Wasserläufen genügte vielfach gar ein Zementrohr als Durchlass.

Für den Durchbruch des Betons im Grossbrückenbau ist 1911 ein eigentliches Stichjahr. Mit der Frauenfelder Bahnhofbrücke über die Murg sowie der Rotenbrücke bei St. Pelagiberg (Abb. 18) und der Brücke von Lütschwil über die Sitter (Abb. 19) entstanden in jenem Jahr gleich drei grössere Flussbrücken. 1912 folgte die Thurbrücke von Weinfelden. Als Nachfolgerin der gedeckten Holzbrücke von 1790 war sie die architektonisch und technisch anspruchsvollste frühe Betonbrücke des Thurgaus. Sie ist 1986 abgebrochen worden.

Eine technische Pionierleistung stellt schliesslich die Thurbrücke von Eschikofen von 1954 dar (Abb. 21). Als erste grössere vorgespannte Betonbrücke ist sie in die Annalen des Strassenbaus in der Schweiz eingegangen und damit eine würdige Nachbarin der Holzbrücke von 1837, die als Flussübergang für Fussgänger und Velofahrer ihre Stellung hat behaupten können.

Dieser kleine Überblick zeigt: Wenn auch die Anpassung der Verkehrswege an die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs bei den Brücken ihren Tribut gefordert hat, so

sind doch noch verschiedene interessante Objekte erhalten, die einen Überblick über Vielfalt der Bauformen und -techniken vergangener Zeiten bieten. Sie sind ein wertvolles Kulturgut, das es zu erhalten und zu pflegen gilt.

---

#### Literatur

- Bavier, Simeon:** Die Strassen der Schweiz. Zürich 1878.
- Bürgi, Jost:** Römische Brücken im Kanton Thurgau. In: Archäologie der Schweiz 10, 1987, S. 16–22.
- Etter, Alfred:** Brücken und Fähren im Thurgau. Weinfelden 1982.
- Höneisen, Markus (Hrsg.):** Frühgeschichte der Region Stein am Rhein. Archäologische Forschungen am Ausfluss des Untersees (Antiqua 26, Schaffhauser Archäologie 1). Basel 1993.
- Knoepfli, Albert:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau 1. Der Bezirk Frauenfeld. Basel 1950.
- Knoepfli, Albert:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau 2. Der Bezirk Mönchwil. Basel 1955.
- Knoepfli, Albert:** Die Sitterbrücke bei Bischofszell. Bischofszell 1956.
- Knoepfli, Albert:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau 3. Der Bezirk Bischofszell. Basel 1962.
- Lei, Hermann senior:** Die Thurbrücken. In: Thurgauer Jahrbuch 1974, S. 42–56.
- Raimann, Alfons:** Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau 5. Der Bezirk Diessenhofen. Basel 1992.
- Schmid, E.:** Beiträge zur Siedlungs- und Wirtschaftsgeographie des Kantons Thurgau. Frauenfeld 1918.
- Schoop, Albert:** Strassen- und Bahnbauten nach 1850, Handel, Verkehr und Übermittlung. In: Geschichte des Kantons Thurgau 2, Sachgebiete 1, S. 70–77, 388–402, 443–473. Frauenfeld 1992.
- Tanner, Erika:** Die Bauernhäuser des Kantons Thurgau (Die Bauernhäuser der Schweiz 24). Basel 1988, S. 68–70.
- Unsere Thurbrücken.** Ausstellung vom 2. bis 27. November im Verwaltungsgebäude an der Promenade Frauenfeld. Thurgauische Kantonalbank [Frauenfeld 1981].
-



Abb. 18 (linke Seite, links): Die 1911 auf der Kantonsgrenze zu St. Gallen erbaute «Rotenbrücke» über die Sitter bei St. Pelagi-berg ist die erste grosse Bogenbrücke aus armiertem Beton im Thurgau.

Abb. 19 (linke Seite, rechts): Ebenfalls im Jahr 1911 entstand die Sitterbrücke von Lüttschwil, eine als Vollwandträger ausgeführte Eisenbeton-Balkenbrücke.

Abb. 20 (oben): Die Thurbrücke im Ror bei Warth mit zwei weit gespannten Bogen und beidseits Vorbrücken von 1919/20 ist der zweite grosse Eisenbetonviadukt des Kantons, der über mehrere Brückenfelder führt.

Abb. 21 (Mitte): Eine Pionierleistung von gesamtschweizerischer Bedeutung stellt die neue Thurbrücke von Eschikofen von 1954 dar. Der über vier Brückenfelder führende, vorgespannte Durchlaufträger ist die erste schweizerische Grossbrücke aus Spannbeton. Heute hat sich diese Konstruktion im Brückenbau als Standard etabliert.



Abb. 22 (unten): Die 1998 erbaute Schrägseilbrücke über die Thur ist in kurzer Zeit zum Wahrzeichen der erst 1996 gegründeten Gemeinde Kradolf-Schönenberg geworden. Die zeitgenössische Brücke ersetzt ihre Vorgängerin von 1927, die als einzige grosse Brücke im Kanton als Verbund von stählernen Vollwandträgern mit einer Fahrbahnplatte aus armiertem Beton konstruiert worden war. Sie hatte ihrerseits eine Stahlfachwerkbrücke ersetzt, die 1873 an die Stelle einer jahrhundertealten Fähre getreten war. Damit hat dieser Thurübergang in nur 125 Jahren den Bau von drei Brücken erlebt, die als Stahlbauten oder Stahl-Beton-Verbundkonstruktionen jeweils zeitgemässe Anlagen darstellten.



## Das Ende und die Wiedergeburt einer Wegform

# Aus den Fusswegen von einst werden Wanderwege von heute

In unserer Zeit wird «Verkehr» meist als Synonym zu «Fahrverkehr» verstanden. Das war nicht immer so: Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein stellten die eigenen Beine für viele auch über grössere Distanzen das wichtigste Fortbewegungsmittel dar, und ein engmaschiges Netz von Fusswegen überzog die Landschaft. Der Bau von Kunststrassen liess sie allmählich verschwinden – als Wanderwege leben sie wieder auf.

Im «Gesetz betreffend das Strassenwesen» des Kantons Thurgau von 1860 werden in den «Strassen III. Klasse» – also der einfachsten Wegkategorie – auch die «Kirch-, Fuss- und Schulwege» eingeschlossen (§ 1). Die in den alten lokalen Rechtsverhältnissen und Gewohnheiten verankerten Fusswege erhalten zwar keinen eigenen Rechtsstatus, aber sie werden immer wieder gesondert erwähnt und in manchen Fällen auch speziell behandelt. So ist die Breite der Kirchwege auf 6 Fuss, diejenige der Schulwege auf 4 Fuss festgelegt (§ 26); die Fusswege sollen vom Fahrverkehr und vom Viehtrieb freigehalten werden (Tit. IV § 47, 50). Besonders erwähnt werden Fusswege als parallele Seitenwege von neu gebauten Strassen.

Aus den Gesetzestexten lässt sich die grosse Bedeutung dieser alten Wegkategorie noch in den 1860er-Jahren herauslesen. Und doch: Sie passte damals nicht mehr ins moderne Konzept des Fahrverkehrs, das den Strassenbau des Kantons Thurgau seit seiner Gründung bestimmte. Gerade weil sich durch die Modernisierung des Verkehrsnetzes in den vergangenen Jahrzehnten Konflikte ergaben, musste der Umgang mit den Fusswegen so genau geregelt werden.

### Subtiler Funktionswechsel als Anfang vom Ende

Ein Vergleich zwischen der Karte, die der thurgauische Strasseninspektor Johann Jakob Sulzberger zwischen 1830 und 1838 vom Kantonsgebiet verfasste, und dem

Fussweg zwischen Grobenbach und Hosenruck nordwestlich von Zuzwil. Der Weg, der dem Zaun entlangführt, ist im Gelände kaum zu erkennen und weist keinerlei gebaute Substanz auf. Damit ist er ein typischer Vertreter dieser Weggattung.



Topographischen Atlas der Schweiz von 1880 belegt, wie die traditionellen Fusswege allmählich verschwinden. Die Sulzbergerkarte weist noch ein dichtes, grösstenteils geschlossenes, unabhängiges und weiträumiges Netz von Fusswegen auf. Sie zeichnen sich durch eine direkte Linienführung aus, die kaum Rücksicht nimmt auf die topografischen Gegebenheiten und Steigungen in der Falllinie überwindet. Im Topographischen Atlas sind nur wenige dieser Fusswegverbindungen unverändert erhalten. Manche sind in den knapp 50 Jahren, die zwischen den Entstehungszeiten der beiden Karten liegen, gänzlich aufgehoben worden, viele andere haben eine zunächst subtil erscheinende, aber folgenschwere Veränderung erfahren: Durchgehende Ortsverbindungen sind unterbrochen worden; die beiden übrig gebliebenen Reststücke dienen nur noch als Flurwege im lokalen Bereich. Gelegentlich lässt sich auch eine Verlegung als Ersatz im veränderten Flurwegnetz feststellen – auch damit haben die Fusswegverbindungen ihre ursprüngliche Funktion eingebüsst.

Ortsverbindungen wurden gegen Ende des 19. Jahrhunderts als Strassen oder Fahrwege angelegt. Da sie Höhenunterschiede mit einer regelmässigen, geringen Steigung überwinden, verlängerten diese neuen Strassen die Wegdistanzen gegenüber den alten Fusswegen; deren Trasse wurde nur dort übernommen, wo es für den Fahrverkehr geeignet war. Als weiteres Übel kam die Belästigung durch Fuhrwerke und Kutschen hinzu, denen die Fussgänger ausweichen mussten.

### Das Ende der Fusswege – und ihre Renaissance als Wanderwege

Der Fussverkehr geriet so immer mehr ins Hintertreffen. Wer es sich leisten konnte, war mit dem Wagen unterwegs: mit dem Pferdefuhrwerk, mit der Postkutsche oder gar mit dem eigenen Cabriolet. Die ganze Vielfalt

Der Untergang der Fusswege im 19. Jahrhundert lässt sich aus historischen Karten ablesen: Auf der Kantonskarte von Johann Jakob Sulzberger (oben), verfasst 1830–1838, sind im Raum Frauenfeld Fusswege nach allen Richtungen eingetragen. Im Topographischen Atlas von 1880 hingegen, der so genannten «Siegfriedkarte» (unten), dominieren die Strassen das Bild; die Fusswege sind entweder ausgebaut oder aufgehoben worden. Beide Karten weisen im Original den Massstab 1 : 25 000 auf und sind hier um ein Viertel verkleinert dargestellt.



---

**Johann Jakob Sulzberger (1802–1855),  
Kartografiepionier aus dem Thurgau**

Vom Thurgau sind zwar in verschiedenen Zusammenhängen seit dem 16. Jahrhundert kartografische Aufnahmen bekannt; die erste auf einer genauen topografischen und trigonometrischen Aufnahme beruhende Thurgau-Karte ist aber erst 1830–1838 entstanden; sie ist heute unter dem Namen ihres Schöpfers, des Frauenfelder Ingenieurs Johann Jakob Sulzberger, bekannt.

Sulzberger war 1802 als Sohn eines Bäckermeisters geboren. Eine höhere Schulbildung blieb ihm aus finanziellen Gründen versagt; neben autodidaktischen Studien war es vor allem seine militärische Ausbildung, die ihm das grundlegende kartografische und ingenieurtechnische Fachwissen verlieh. 1826 wurde er zum kantonalen Strasseninspektor gewählt, und wenig später begann er im Auftrag des Kantons mit den topografischen Aufnahmen des Thurgaus. Von der Bestimmung der Messpunkte für die Dreiecksmessungen über die topografischen Geländeaufnahmen bis zur Herstellung der handgezeichneten Karten in verschiedenen Massstäben zog sich diese Arbeit bis Ende der 1830er-Jahre hin; neben der ersten Thurgauer Kantonskarte, die 1837 und 1838 in zwei Massstäben als Kupferstich erschien, stammen von Sulzberger auch die Vorlagen für die Dufourkarte, das erste gesamtschweizerische topografische Kartenwerk im Massstab 1:100 000.

Sulzbergers Horizont reichte aber viel weiter: Unter anderem entwickelte er neue Mühlensysteme, plante und leitete die Tieferlegung des Lungernsees (1833–1836) und war seit 1837 an der Planung und am Bau des Schweizer Eisenbahnnetzes beteiligt. 1855 starb Sulzberger in Frauenfeld – ein homo universalis der Ingenieurtechnik trat ab, dessen Wirken weit über den Thurgau hinaus ausstrahlte.



von Personengruppen und Transporten, die bis ins 19. Jahrhundert selbstverständlich zu Fuss unterwegs waren, ging verloren. Es verblieben die spezialisierten Nutzungen von Fusswegen, die im Strassengesetz von 1860 genannt werden: Kirchgang und Schulgang.

So verschwanden die Fusswege im 19. Jahrhundert aus dem Alltagsleben und an vielen Orten auch aus dem Verkehrsnetz – doch manche von ihnen erlebten im 20. Jahrhundert eine überraschende Wiedergeburt: als Wanderwege für die Freizeitgestaltung. Aus der Volksgesundheitsbewegung einerseits und aus heimatkundlichen sowie touristischen Interessen andererseits heraus erfuhr das Wandern in der Landschaft als Freizeitvergnü-

gen in den 1930er-Jahren einen ersten Höhepunkt der Popularität. In der ganzen Schweiz wurden Wandervereine gegründet, die geführte Touren anboten, Wanderkarten herausgaben und im Gelände Wanderwege signalisierten. «Wir wollen dazu beitragen, dass das Land, also die Landschaft, die uns umgibt, nicht mehr als Aschenbrödel behandelt werde», schrieb etwa der Zürcher «Wanderbund», der aus der weit verbreiteten Zeitschrift «Zürcher Illustrierte» heraus entstand, 1933 programmatisch in seinen ersten «Wanderatlas». Die Renaissance der Fusswege als Wanderwege war eingeläutet.

### **Ein Bundesgesetz sichert das Wegnetz**

Mit dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) erhielten die Schaffung und der Unterhalt eines nationalen Wanderwegnetzes schliesslich im Jahr 1985 ihr rechtliches Fundament. Das Gesetz regelt Funktion, Bedeutung und Beschaffenheit der Wanderwege und die Verantwortlichkeiten für ihre Erstellung und ihren Unterhalt. Ausdrücklich wird darin erwähnt, historische Verkehrswege seien «nach Möglichkeit» ins Wanderwegnetz einzubeziehen (FWG Art. 3 Abs. 2). Nach diesen Vorgaben wurden bis 1997 auf der Basis einer Grunddokumentation historischer Verkehrswege im Kanton Thurgau 44 historische Wegstrecken ausgewählt und genau bearbeitet; Ende 1998 konnten sie in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Es kamen dabei vor allem Strecken zum Zug, die auf historischen Karten bereits als Fusswege verzeichnet sind.

Aus den «Kirch-, Fuss- und Schulwegen» des Strassengesetzes von 1860 sind somit Wanderwege von heute geworden. Allerdings: Dass diese einmal nur zum Vergnügen, aus purer Freude an der Bewegung und an der Landschaft, begangen würden – nein, das hätten sich die von den Entbehrungen und den Lasten des Alltags gezeichneten Benutzer von damals kaum vorstellen können.

---

#### **Literatur**

**Bollier, Ernst:** Ein Waldstreit zwischen Hüttlingen und Mettendorf. In: Thurgauer Jahrbuch 1980, S. 65–85.

**Guisolan, Michel:** Johann Jakob Sulzberger (1802–1855): Geodät, Kartograph, Ingenieur und Eisenbahnpionier. In: Thurgauer Köpfe, Bd. 1, Hrsg. von André Salathé (Thurgauer Beiträge zur Geschichte 132, 1995), S. 285–295.

**Sulzberger, Johann Jakob:** Karte des Kantons Thurgau 1:25 000. Umzeichnung für das eidgen. topograph. Bureau, 14 Blätter und Originalhandzeichnungen der Aufnahme 1830–1838 auf Karton. Kantonsbibliothek Frauenfeld: V 86 Th.

---



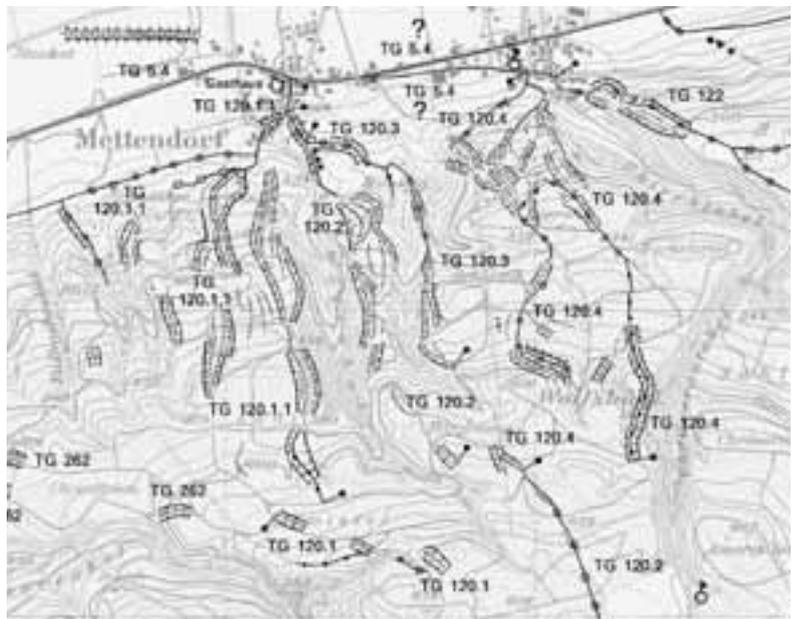
### Hohlwege: eindrückliche Zeugen der Fusswege

Anders als Wege und Pfade im alpinen Raum, die im anspruchsvollen Gelände mit Stützmauern gesichert werden mussten, wiesen die Fusswege des Mittellandes kaum gebaute Substanz auf. Sie entstanden durch die wiederholte Begehung, waren also eigentliche Trampelpfade, die lediglich von Bewuchs freigehalten wurden. Entsprechend verschwanden die Fusswege innert kürzester Zeit wieder aus dem Landschaftsbild, wenn sie nicht begangen wurden.

Und doch haben die Fusswege unter gewissen Voraussetzungen im Gelände eindrückliche Spuren hinterlassen: die Hohlwege und Hohlwegbündel. Diese finden sich als tiefe Gräben besonders in steilen Waldstücken am Seerücken und an den Abhängen des Thurtales; oft werden sie fälschlich als ausgetrocknete Bachläufe gedeutet.

Auch die Hohlwege sind nicht *gebaut*, sondern durch die ständige Nutzung einer Wegspur während eines sehr langen Zeitraums allmählich *geworden*. Durch den steten Tritt tiefen sich im steilen Gelände die Wegspuren in den weichen Untergrund ein; Holztransporte und die natürliche Erosion halfen mit, die so entstandenen Furchen in der Falllinie weiter zu vertiefen. So konnten sich im Verlaufe langer Zeiträume mehrere Meter tiefe Gräben bilden. Gab man eine Wegspur nach einer Weile auf und legte man daneben eine neue, so entstanden ganze Hohlwegbündel.

Je nachdem, ob im Lauf der Zeit eine Verlagerung der Wege und Strassen stattgefunden hat oder nicht, finden wir heute aufgelassene Hohlwege, deren Sohle keine Wegoberfläche mehr aufweist und oft stark mit Sträuchern oder gar Bäumen überwachsen ist, und andere, bei denen in den Hohlweggräben ein Weg, häufig mit Schotteroberfläche, oder eine Strasse gelegt wurde. Eine besonders imposante Hohlwegsituation ist am Wellenberg südlich von Mettendorf und Hüttlingen erhalten. Die vielen Spuren, die hier nebeneinander den Abhang überziehen, sind in erster Linie auf den intensiven Holzschlag in dieser Region zurückzuführen.



Am Wellenberg südlich von Mettendorf und Hüttlingen hat sich ein sehr weitläufiges Hohlwegsystem erhalten; es ist in erster Linie auf den intensiven Holzschlag am Wellenberg zurückzuführen (unten; Ausschnitt aus der IVS Geländekarte, Blatt 1053). Im oberen Teil des Systems verlaufen mehrere Spuren parallel (oben links); eine der Spuren führt bis ins Dorf Mettendorf herunter (oben rechts).

## Der Schwabenweg, ein Teilstück der Jakobspilgerroute

# Spirituelle Gang auf weltlichen Pfaden

Von Konstanz nach Einsiedeln: Für die einen war das die Wallfahrt ihres Lebens, für die anderen nur eine Etappe auf dem grossen Pilgerweg ans Grab des heiligen Jakob im fernen Santiago de Compostela. Der so genannte «Schwabenweg», auf dem sich lokale Wallfahrer und Fernpilger schon im Mittelalter begegneten, ist in den 1990er-Jahren reaktiviert worden; ein grosser Teil von ihm verläuft im Kanton Thurgau.

**W**ie die zahllosen kleinen Gewässer, die zu einem grossen Strom zusammenfliessen und ins Meer münden, vereinigen sich die Jakobspilgerwege vom Osten Europas gegen Westen hin, um schliesslich auf der grossen Pilgerroute quer durch Spanien das Grab des heiligen Jakobus in Santiago de Compostela im Nordwesten des Landes zu erreichen. Ein bedeutender Ast dieses Wegsystems ist die «Obere Strasse»; sie führt die Pilger aus dem süddeutschen Raum vom Bodensee auf Schweizer Gebiet dem Alpenrand entlang nach Genf und weiter ins französische Rhonetal. Und ein Teil dieser «Oberer Strasse» wiederum ist der «Schwabenweg». Mit seinem Anfangs- und Endpunkt, dem Heiliggrab in Konstanz und der Schwarzen Madonna in Einsiedeln, bildet er zudem eine «spiri-

tuelle Achse» zwischen zwei bedeutenden regionalen Wallfahrtsorten.

### Fernes Ziel mit vielen Zwischenstationen

Wallfahrten zu wichtigen Heiligtümern sind ein Wesensmerkmal fast aller Religionen. Für das Christentum entwickelten sich Jerusalem mit dem Grab Christi und Rom mit den Gräbern der Apostelfürsten im ersten Jahrtausend zu den bedeutendsten Pilgerzielen. Im 11. und 12. Jahrhundert erlebte das Grab des heiligen Jakobus des älteren, das gemäss Legende im 9. Jahrhundert im Nordosten Spaniens aufgefunden worden war, allerdings einen enormen Aufschwung, so dass sich bald Jakobspilger Routen quer durch Europa bildeten und eine eigentliche Jakobspilgerkultur entstand, von der viele

Der heutige «Schwabenweg» verläuft zu einem grossen Teil auf dem historisch belegten Trasse des einstigen Pilgerwegs und führt auf weiten Strecken durch eine reizvolle Kulturlandschaft, so wie beim Weiler Hinter Rueberbomm östlich von Märstetten.





Der «Schwabenweg» auf Thurgauer Gebiet, von Konstanz bis zum Hörnli: Wie Perlen an einer Kette sind die ehemaligen Pilgerherbergen (H) und die auf den Pilgerweg bezogenen kirchlichen Bauten (K) an der Route aufgereiht. Die meisten stammen aus dem 17./18. Jahrhundert, einige gehen aber bereits auf das Mittelalter zurück.

Reiseberichte, bildliche Darstellungen und Bauwerke zeugen. Zur Zeit der Reformation nahm der Strom der Santiagofahrer vorübergehend ab, im 17. und 18. Jahrhundert erlebte das Pilgerwesen aber eine neue Blüte. Im 19. Jahrhundert allerdings, unter dem Vorzeichen neuer politischer, kultureller und kirchlicher Strömungen, hatte sich das Fernpilgerwesen überlebt. Was blieb, waren die Heiligtümer von regionaler und lokaler Ausstrahlung, die im kleineren geografischen Rahmen weiterhin rege besucht wurden.

Und gerade diese regionalen und lokalen Wallfahrtszentren finden sich entlang des «Schwabenwegs» recht zahlreich, angefangen bei der Mauritiusrotunde mit der Heiliggrabkopie in Konstanz, die ins späte erste Jahrtausend zurückgeht, über das Kloster Fischingen als Zentrum der Verehrung der heiligen Idda und die Kapelle des Eremiten Meinrad auf der Meinradshöhe über dem Zürichsee bis zum Kloster Einsiedeln, wo seit dem 13. Jahrhundert die Muttergottes Maria verehrt wird – um hier nur die bedeutendsten zu nennen. Daneben gibt es eine Vielzahl weiterer Kapellen und Kirchen, die als Ziele lokaler Wallfahrten dienen und immer noch dienen.

### Eine Route und mehrere Wege

Die Route des «Schwabenwegs» ist seit dem Beginn des 14. Jahrhunderts bezeugt. Das «Itinerarium Einsidlense», eine Wegbeschreibung, die um 1300 abgefasst wurde, vermerkt unter anderem die Station Rapperswil, das Prämonstratenserkloster Rüti, das Hörnli, die Benediktinerabtei Fischingen, Sirnach, Amlikon, die Thur und Konstanz. Verschiedene weitere lokale Quellen geben Aufschluss über einzelne Abschnitte des einstigen Pilgerwegs. Dazu kommt noch die reichhaltige Pilger-Infrastruktur – Herbergen, Gaststätten, Kapellen, Wegkreuze –, die sich bis heute erhalten hat: Alle diese Puzzleteile zusammen ergeben eine Pilgerroute, die von Konstanz in ziemlich direkter Linie über Schwaderloh bis zum Thurübergang bei Amlikon führt und von da weiter über Tobel–Münchwilen–Sirnach nach Fischingen, von wo aus das Hörnli überquert (und damit Thurgauer Kantons-

Der Kanton Thurgau reaktivierte den «Schwabenberg» 1991 als Beitrag zur 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft. Die ganze Route ist mit aufwändig gestalteten, blau-weißen Wegweisern ausgeschildert.

gebiet verlassen) wird. Von Steg im Tösstal führt die Route weiter nach Rapperswil, auf dem Steg über den Zürichsee nach Hurden–Pfäffikon und schliesslich über die Meinradshöhe nach Einsiedeln.

Wenn sich auch so ein Bereich abstecken lässt, in dem der Weg verlaufen sein muss, so kann doch *der* «Schwabenberg» heute nicht mehr bestimmt werden – und es hat ihn wohl auch gar nie gegeben: Zum einen hat sich die Route in den Jahrhunderten ihrer Nutzung verändert, und im Gelände lässt sich bestenfalls noch der jüngste Verlauf nachweisen, zum anderen haben zu allen Zeiten verschiedene parallele Routen bestanden, die in unterschiedlichem Masse begangen wurden. Und weiter nutzte die Fernverbindung in manchen Bereichen auch das – relativ dichte – lokale Wegnetz, das sich heute im Gelände kaum mehr genau festlegen lässt.

Und doch finden sich auf alten Karten und auch im Gelände Wege, die mit einiger Sicherheit als eigentliche Pilgerwege angesprochen werden können: Sie verlaufen möglichst geradlinig durch das Gelände und nehmen dabei keinerlei Rücksicht auf die Verbindung von Ortschaften, ja sie meiden diese zum Teil geradezu. Und wo sich im Gelände noch Spuren der Wege finden lassen, weisen diese zuweilen eine Breite und einen Ausbaugrad auf, wie sie nur bei grösseren überregionalen Verbindungen, keinesfalls aber bei lokalen Wegen anzutreffen sind, und wie sie aus rein wirtschaftlichen Gründen in jenen Gebieten nicht angezeigt waren.

### **Besinnung auf das historische Erbe**

Die Spuren des «Schwabengangs», der seit dem 19. Jahrhundert zunehmend der Vergessenheit anheim fiel, gerieten in den vergangenen Jahrzehnten immer mehr in Gefahr. Nicht nur die Strassenausbauten für den rasant anwachsenden Automobilverkehr zerstörten viel historische Wegsubstanz, sondern auch die Gesamtmeliorationen, die in der über Jahrhunderte gewachsenen Kulturlandschaft radikal aufräumten und alle Zeugen des historischen Verkehrs vernichteten. Als gegen Ende der 1980er-Jahre die Gesamtmelioration der Gemeinden Tobel und Affeltrangen anstand, die wertvolle Substanz des «Schwabengangs» zu zerstören drohte, griff die da-



malige Organisation IVS (heute ViaStoria) ein. Sie vermochte zwar die gefährdeten Wege nicht mehr zu retten, doch löste die Intervention im Kanton Thurgau eine Besinnung auf das reiche Erbe des einstigen Pilgerwegs aus. Als Beitrag zur 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft 1991 reaktivierte der Kanton in der Folge den «Schwabenberg»: Eine Route wurde festgelegt und ausgeschildert, die sich nach Möglichkeit an den historischen Wegen orientiert und damit der vielfältigen noch erhaltenen Pilgerweg-Infrastruktur aus dem Mittelalter und der frühen Neuzeit wieder einen Bezug und zuweilen gar eine Funktion gibt. Und mit dem Einbezug in die «Jakobswege durch die Schweiz», die als Teil eines gesamteuropäischen Projekts eine Jakobs-Pilgerroute mit Varianten vom Bodensee bis nach Genf bilden, ist der «Schwabenberg» seit Ende der 1990er-Jahre auch (wieder) in den grösseren Zusammenhang der Jakobswege eingebettet.

Der «Schwabenberg» hat damit seine einstige Funktion wiedererlangt – und die Zahl der modernen Pilger, die auf den Spuren der einstigen Jakobsfahrer Distanz von der Hektik unserer Welt und ihre innere Ruhe suchen, nimmt stetig zu. Auf dem «Schwabenberg» erleben sie übrigens noch einen ganz weltlichen Höhepunkt: Am Hörnli, auf der Grenze zum Kanton Zürich, erreichen sie mit 991 Metern über Meereshöhe die höchste Stelle des Kantons Thurgau.

---

#### **Literatur**

**Blum, Jolanda:** Jakobswege durch die Schweiz. Hrsg. vom Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz. Bern 1999, 5. Aufl. 2003.

**Mathis, Hans Peter (Hrsg.):** Schwabenberg Konstanz–Einsiedeln (Pilgerwege der Schweiz 1). Frauenfeld 1993.

---

# Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



## Das IVS: ein weltweit einmaliges Projekt

# Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

**D**as IVS ist im Auftrag des Bundes erarbeitet worden. Die Erstinventarisierung hat Ende 2003 nach zwanzig Jahren Arbeit ihren Abschluss gefunden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Planungsinstrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Planungsfragen zur Verfügung.
- Es bietet wertvolle Grundlagen für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus. Besondere Funktionen kommen den historischen Wegen auch innerhalb des Wanderwegnetzes zu.
- Es bildet das Fundament einer umfassenden wissenschaftlichen Forschungstätigkeit im Gebiet der Verkehrsgeschichte und Mobilitätsforschung.

Nach einer Vernehmlassung in den Kantonen wird das IVS dereinst vom Bundesrat auf nationaler Ebene in Kraft gesetzt; auf der Ebene der Kantone ist der Einbezug in die einschlägigen kantonalen Gesetze entscheidend.

### Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz (NHG) gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nation-

aler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang.

In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte «Siegfriedkarte» vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete historische Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten. Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt. Die geschichtliche Recherche und der Geländebefund sind im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und der Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

### Das IVS im Kanton Thurgau

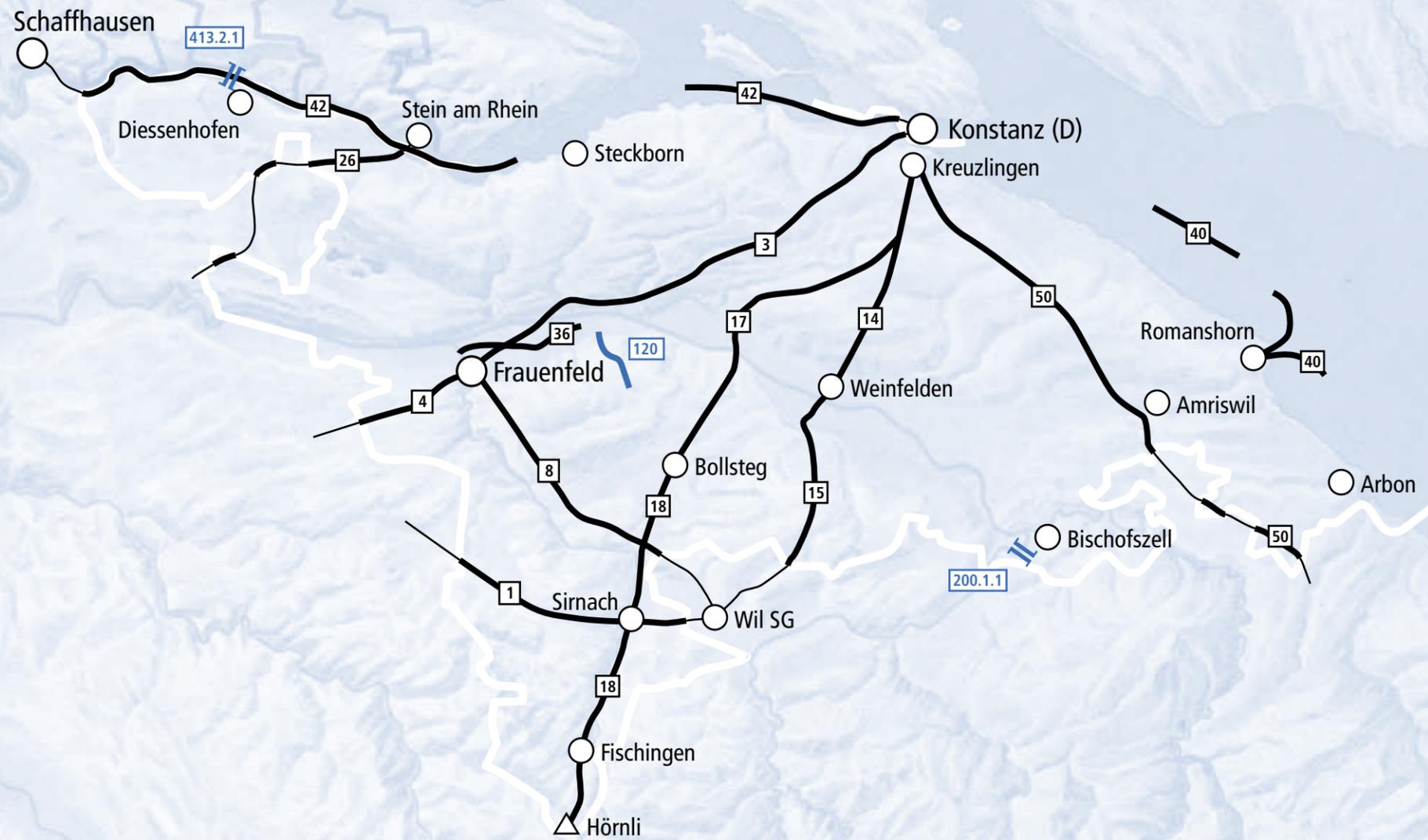
Die IVS Dokumentation zum Kanton Thurgau wurde in den Jahren 1987–2000 in Bezug auf das Inventar der Wege von nationaler Bedeutung abgeschlossen. Die historischen Recherchen und die Arbeiten im Gelände wurden vom Historiker Thomas Specker ausgeführt.

**Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung im Kanton Thurgau**

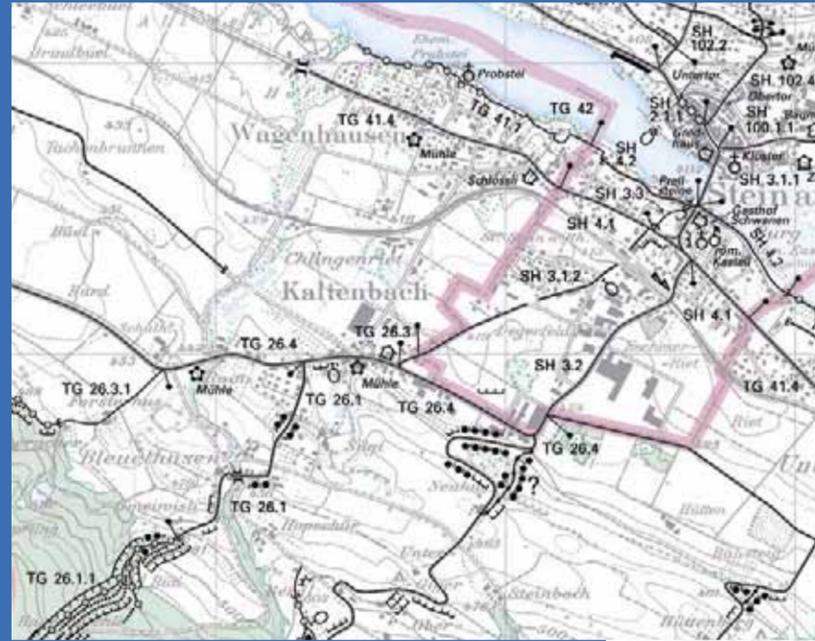
Nummerierung gemäss IVS

- 1 (Zürich-) Winterthur-Aadorf-Wil SG (-St. Gallen)
- 3 (Zürich-) Frauenfeld-Kreuzlingen (-Konstanz)
- 4 (Konstanz-) Frauenfeld-Winterthur (-Zürich)
- 8 (St. Gallen-) Will-Frauenfeld (-Schaffhausen)
- 14 (Konstanz-) Kreuzlingen-Weinfelden (-Wil)
- 15 (Konstanz-Kreuzlingen-) Weinfelden-Wil
- 17 Konstanz-Affeltrangen/Bollsteg (-Einsiedeln); Pilgerweg
- 18 (Konstanz-) Affeltrangen/Bollsteg-Hörnli (-Einsiedeln); Pilgerweg
- 26 Stein am Rhein-Andelfingen (-Zürich)
- 36 (Oberwinterthur-) Frauenfeld/Langdorf-Pfyn -Arbon
- 40 Bodensee
- 42 Untersee und Rhein
- 50 (Konstanz-) Kreuzlingen-St. Gallen
- 120 Mettendorf/Hüttlingen-Lustdorf
- 200.1.1 Bischofszell: Thurbrücke
- 413.2.1 Diessenhofen: Rheinbrücke

Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.



## Geländekarte IVS



## Inventarkarte IVS



### Signaturen Geländekarte

#### Wegformen

- Lockermaterial
- Fels
- Stützmauer
- Mauer/Brüstungsmauer
- Baumreihe, Hecke
- Randstein
- Randplatten, steil gestellt
- Zaun/Geländer

#### Wegoberflächen

- Fels
- Lockermaterial
- Schotterung
- Pflästerung
- Hartbelag
- Trittschufen

#### Kunstabauwerke

- Brücke
- Brückenrest/Widerlager
- Wasserdurchlass/Tombino
- Tunnel

#### Wegbegleiter

- Distanzstein
- Anderer Stein
- Einzelbaum
- Inschrift
- Wegkreuz
- Bildstock/Wegkapelle
- Kapelle
- Kirche
- Burg/Schloss/Ruine
- Profanes Gebäude
- Gewerbebetrieb
- Steinbruch/Grube
- Anlegestelle/Hafen
- Brunnen

### Signaturen Inventarkarte

#### Klassifizierung

- Nationale Bedeutung
- Regionale Bedeutung
- Lokale Bedeutung

#### Substanz

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz