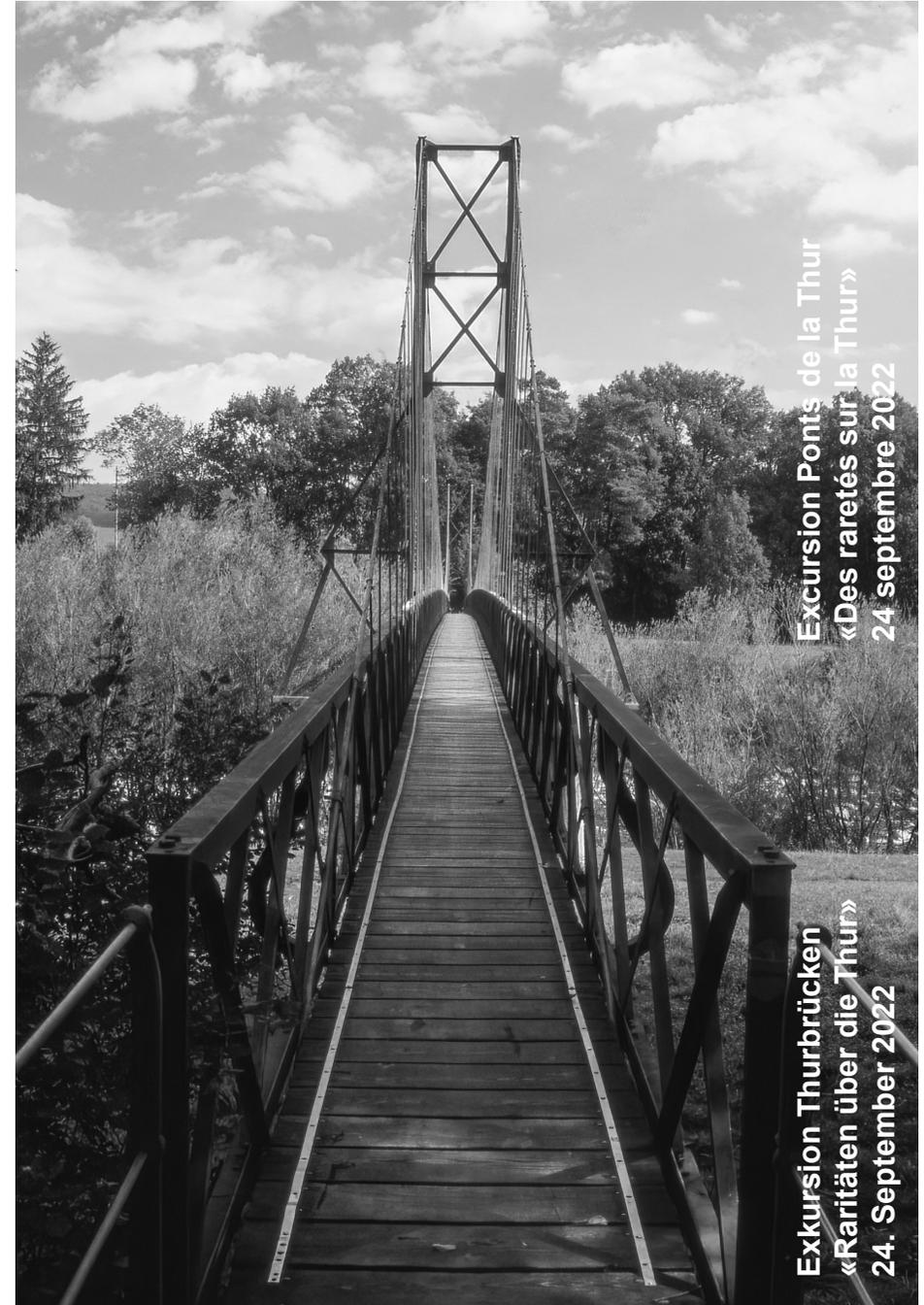




Thursteg Halden, Alte Thurbrücke Bischofszell, Neue Thurbrücke Eschikofen, Thursteg Schönenberg Faarhus, Sorntalbrücke Niederbüren Bischofszellerbahn, Thurbrücke Eschikofen-Müllheim SBB (v.l.oben nach r. unten) © Cornel Doswald



Excursion Ponts de la Thur
«Des raretés sur la Thur»
24 septembre 2022

Excursion Thurbrücken
«Raritäten über die Thur»
24. September 2022

Raritäten über die Thur

Samstag, 24.09.2022

Organisation: Clementine Hegner-van Rooden

Programm

- 10.00h Abfahrt mit Postauto ab Bahnhof Gossau
Treffpunkt: Nordseite, Bahnhofsgebäude Lausanne 06.19, Basel 07.11, Bern 07.31, Luzern 07.35, Zürich Hb 08.39, (Ankunft 09.44)
- 10.00 - 12.30h Besichtigung der Thurbrücken mit dem Postauto
Begleitung und Referenten:
- **Jürg Konzett** als Bauingenieur und Kenner von besonderen Brücken
- **Cornel Doswald** als Historiker und Kenner der Strassenbaugeschichte
- **Mario Töngi** Abteilungsleiter Kunstbauten des Kantons Thurgau und Kenner der Bauherrseite
- 13.00 - 14.30 h Lunch im Restaurant Sonne Auwiesenstr. 70, Kradolf-Schönenberg
- 14.30 - 17.00 h Fortsetzung der Besichtigungstour
Wir erhalten einen nicht alltäglichen Blick in die Vielfalt der Thurbrücken. Für Teilnehmende, die die Brücken auch von unten besichtigen möchten, empfehlen wir **wasserdichtes, profiliertes Schuhwerk**.
- ca. 17.00 h Individuelle Rückreise ab Bahnhof Frauenfeld

Kontakt Organisation am Tag der Exkursion:
Clementine Hegner-van Rooden 079 291 05 20

Kleine Programmänderungen sind möglich. Die Unfallversicherung ist Sache der Teilnehmer. Die Kosten betragen für Mitglieder CHF 45.- und für Gäste CHF 70.-. Inbegriffen ist das Mittagessen mit nicht-alkoholischen Getränken.

Anmeldung bis Freitag, den 16.09.2022 an das Sekretariat (Adresse untenstehend) per E-Mail oder Post.

Vorname Name
Strasse PLZ/Ort
Firma Tel./Natel
Email

Mittagessen vegetarisch

Mittagessen mit Fleisch

Des raretés sur la Thur

Samedi 24.09.2022

Organisation: Clementine Hegner-van Rooden

Programme

- 10.00h Départ en car postal de la gare de Gossau
Rendez-vous: Côté nord, bâtiment de la gare Lausanne 06.19, Bâle 07.11, Berne 07.31, Lucerne 07.35, Zurich Hb 08.39, (arrivée 09.44)
- 10.00 - 12.30h Visite des ponts sur la Thur en car postal
Accompagnement et conférenciers :
- **Jürg Konzett** en tant qu'ingénieur civil et connaisseur de ponts particuliers
- **Cornel Doswald** en tant qu'historien et connaisseur de l'histoire des routes
- **Mario Töngi** chef du département des ouvrages d'art du canton de Thurgovie et connaisseur du côté des maîtres d'ouvrages
- 13.00 - 14.30 h Déjeuner au restaurant Sonne Auwiesenstr. 70, Kradolf-Schönenberg
- 14.30 - 17.00 h Suite de la visite.
Nous obtiendrons un aperçu unique de la diversité des ponts sur la Thur. Pour les participants qui souhaitent visiter les ponts d'en bas, nous recommandons de porter des **chaussures imperméables et profilées**.
- env. 17.00 h Retour individuel depuis la gare de Frauenfeld

Contact Organisation le jour de l'excursion :
Clementine Hegner-van Rooden 079 291 05 20

Die bevorstehende Exkursion folgt der Thur über die kurze Distanz von rund 22 km Luftlinie, schlägt aber einen **weiten Bogen – historisch, geographisch, verkehrspolitisch und baugeschichtlich**. Er reicht von der ältesten bestehenden Strassenbrücke bis zur ersten grossen Spannbetonbrücke der Schweiz, vom engen Thurtal im Oberthurgauer Hügelland bis in die weite Thurebene des Mittelthurgaus mit ihren langgestreckten Brückenschlägen, vom strategischen Vorposten des Bischofs von Konstanz in Bischofszell bis zur vielfältigen Brückenlandschaft bei Eschikofen, wo seit der Römerzeit zahlreiche Brücken die Hauptverbindung Winterthur-Romanshorn über die Thur führen.

Der grossen Zeitspanne entsprechen zeittypische Tragwerke aus verschiedenen Epochen. Die **Mauerwerksbrücke von Bischofszell**, erbaut 1479-87, entstand in einer Zeit, als der Bau einer Steinbogenbrücke eine ausserordentliche Bauaufgabe war, die sich in der Schweiz nur bedeutende Städte wie Freiburg, Bern, Schaffhausen und Basel leisten konnten. Die dominante vorindustrielle Bautradition der gedeckten Holzbrücken ist durch die **alte Thurbrücke Eschikofen** von 1835-37 vertreten, die später sukzessive verlängert wurde und in verschiedenen Etappen zwei langgestreckte Vorlandbrücken aus Stahlfachwerk erhielt; die älteste von 1885 ist ein über drei Felder durchlaufendes Rautenfachwerk mit zweifachem Strebenzug und eisernen Stützen, die neuere von 1911 ist eine Folge einfacher Balken mit für diese Zeit typischen statisch bestimmten Fachwerken. Fünf weitere Stahlbauten sind Zeugen des Eisenbahnzeitalters und seiner Begeisterung für das Eisen; die **Sornthalbrücke Niederbüren** von 1876 gehört zu den ältesten in Betrieb stehenden schweizerischen Eisenbahnbrücken, während die mächtige **Thurbrücke Eschikofen-Müllheim** im Jahr 1902 die hölzerne Bahnbrücke von 1855 ersetzte. Unter diesen Brücken stechen weiter drei Fussgängerstege hervor, die als konstruktive Raritäten anzusehen sind, nämlich der **Thursteg Halden**, ein dreifeldrig durchlaufender Fachwerkträger mit geschwungenem Obergurt als Zeugin für das Streben nach lieblichen Formen anfangs des 20. Jahrhunderts, die strenger geformte **Thurbrücke Schönenberg-Faarhus** (sog. «Buhwiler Steg») mit eigenwillig ausgebildeten Auflagern und die lange und erstaunlich schmale **Hängebrücke von Bussnang**. Schliesslich sind auch die Folgen der Massenmotorisierung und der das 20. Jahrhundert dominierende Betonbau mit **Emil Schubigers** eleganter **Spannbetonbrücke Eschikofen** von 1954 präsent.

Die Seltenheit und ungewöhnlich gute landschaftliche Einpassung dieser Bauwerke hat auch die **Denkmalpflege** aktiviert. In Bischofszell und Eschikofen werden wir Instandsetzungen aus den letzten Jahren diskutieren können, bei den drei Thurstegen stellt sich dagegen erst die Frage, wie diese Bauten denkmalpflegerisch erfasst und behandelt werden können.

L'excursion à venir suit la Thur sur une courte distance d'environ 22 km à vol d'oiseau, mais couvre un **large parcours - historique, géographique, de la politique des transports et de l'histoire de la construction**. Elle s'étend du plus ancien pont routier existant au premier grand pont en béton précontraint en Suisse, de l'étroite vallée de la Thur dans les collines de Haute-Thurgovie jusqu'à la vaste plaine de la Thur au centre de la Thurgovie avec ses ponts allongés, de l'avant-poste stratégique de l'évêque de Constance jusqu'à Bischofszell au paysage varié des ponts près d'Eschikofen où, depuis l'époque romaine, de nombreux ponts enjambent la Thur sur la principale connexion Winterthur-Romanshorn.

Les structures porteuses typiques de différentes époques correspondent à cette longue période. Le **pont en maçonnerie de Bischofszell**, construit entre 1479 et 1487, a été construit à l'époque où la construction d'un pont arc en pierres était une défi extraordinaire qui seulement des villes importantes telles que Fribourg, Berne, Schaffhouse et Bâle pouvaient se permettre en Suisse. La tradition de construction dominante de l'ère pré-industrielle des ponts en bois couverts est représentée par l'**ancien pont sur la Thur d'Eschikofen** de 1835-37. Ce pont a été successivement prolongé par l'ajout de deux ponts d'accès en treillis métallique ; le plus ancien, datant de 1885, est un treillis en losange continu sur trois travées avec un double contrefort et des piliers en fer, le plus récent, datant de 1911, est une succession de poutres simples avec des treillis isostatiques, typiques à l'époque. Cinq autres constructions en acier témoignent l'ère ferroviaire et son enthousiasme pour le fer ; le **Sornthalbrücke Niederbüren** de 1876 fait partie des plus anciens ponts ferroviaires suisses en service, tandis que l'imposant **pont sur la Thur d'Eschikofen-Müllheim** a remplacé en 1902 son prédécesseur en bois de 1855. De plus, trois passerelles piétonnes se distinguent par leurs particularités individuelles : la **Thursteg Halden**, une poutre en treillis à trois travées continues avec une membrure supérieure incurvée, qui témoigne de la recherche de formes douces au début du 20e siècle, la **Thurbrücke Schönenberg-Faarhus** (dite «Buhwiler Steg») aux formes plus strictes et avec des appuis capricieuses, et le long **pont suspendu de Bussnang**, étonnamment étroit. Pour conclure, les conséquences de la motorisation massive et la construction en béton qui a dominé le 20e siècle, sont aussi présentes dans l'**élégant pont en béton précontraint à Eschikofen d'Emil Schubiger** de 1954.

La rareté et l'intégration particulièrement bien réussie de ces ouvrages dans le paysage ont également interpellé le **service des monuments historiques**. À Bischofszell et à Eschikofen, nous pourrions discuter des récentes remises en état, alors que pour les trois passerelles, la question se pose encore de savoir comment ces ouvrages peuvent être recensés et abordés d'un point de vue de la protection du patrimoine construit.