

*Strecke ZH 306*      *Fehraltorf - Wildberg - Tösstal*  
*Linienführung 1*      *Fehraltorf - Russikon - Madetswil - Wildberg - Turbenthal*  
*Landeskarte*              *1072, 1092*

**GESCHICHTE**      *Stand Dezember 2001 / do*

Nach Diskussionen um eine Neuanlage zwischen Wildberg und Hutzikon oder einen Ausbau der alten Linienführung ZH 306.4 über Wila, die in den 1830er Jahren einsetzten, und lokalen Vorbereitungsarbeiten in den 1840er Jahren wurde diese Linienführung zwischen 1847 und 1851 als Arbeitsbeschaffungsmassnahme vollständig ausgebaut (KLÄUI HANS 1960/2: 461f., HAUSWIRTH 1998: 161, AEPPLI ALBERT 1927: 41).

Nach der Karte von WILD (1843–51 Blatt XV Kyburg, XVI Elgg, XIX Fehraltorf) entsprach diese Linienführung einer Nebenstrasse 3. Klasse; das neugebaute Strassenstück zwischen Wildberg und dem Fridtal wird hier erstmals dargestellt. Der TA (68 Turbenthal 1881, 211 Russikon 1881) charakterisiert die Strasse als «Kunststrasse 3–5 m Breite». 1865, nach Ausbauarbeiten an der Strecke Fehraltorf - Gutenswil, wurde ein Postkurs über Fehraltorf nach Turbenthal eingerichtet (BRÜNGGER 1933: 246).

Zur Geschichte der Fridtalbrücke:

Im Fridtal bestand zunächst, wie so oft (vgl. DOMENICONI 1993), nur ein Fussgängersteg neben einer Furt (vgl. die Konstruktionszeichnung in GUBLER 1982: 2). Der zuständige Wasserbau- und Strassenbauingenieur Heinrich Pestalozzi (1790–1856) entwarf 1849 die erste befahrbare *Fridtalbrücke* in der Gemeinde Turbenthal, damit die 1848–51 im Anschluss an den Ausbau der Tösstalstrasse (ZH 35.3) ausgebaute Strasse Fehraltorf - Wildberg - Turbenthal über die Töss geführt werden konnte. Es handelte sich um eine einfache, offene Holzbalkenbrücke mit gemauerten Widerlagern und zwei hölzernen Pfahljochen, die als Flusspfeiler dienten. Sie musste in den Jahren 1866 und 1873 repariert werden (KLÄUI HANS 1960/2: 462) und hielt bis zu den grossen Überschwemmungen von 1876 (vgl. GUBLER 1982: 2 mit Abb., 4, 1986: 88).

*Die vom Hochwasser der Töss am 11./12. Juni 1876 zerstörte Fridtalbrücke in einer zeitgenössischen Fotografie, Blickrichtung West, flussabwärts. Die Töss hatte die gesamte linksufrige Landfeste weggerissen und das linke Brückenfeld zum Einsturz gebracht, während der Rest der Brückenkonstruktion standhielt. (Schweizerisches Landesmuseum, Inv. Nr. LM-101018.10. Dia SLM Nr. 27476)  
Abb. 1*



Nach der Zerstörung der Brücke verlangte der Regierungsrat 1878 den Bau einer Stahlbrücke, für den der seit 1852 geäußerte Unterhaltsfonds eingesetzt wurde (KLÄUI HANS 1960/2: 462). Damals war Ingenieur Caspar Wetli (1822–1889) aus Männedorf, der seit 1876 als kantonaler Strassen- und Bauinspektor amtierte, mit der Durchführung der Tösskorrektur beauftragt. Als Bahningenieur kannte er sich im Eisenbahnbrückenbau aus. Eine der ersten Fachwerkbrücken, die er entwarf, war die heute noch bestehende Fridtalbrücke. Diese Brücke wurde 1879 von Robert Raimann aus Wald fertig gestellt und kostete 18419.05 Franken (GUBLER 1982: 5, 1986: 88); es ist die einzige Brücke dieses Typs, die Raimann erstellte. Nach der Brücke von Wila/Station handelt es sich um die zweitälteste Stahlfachwerkbrücke des Tösstals; sie ist allerdings in der Zwischenzeit konstruktiv verstärkt worden, um den Anforderungen des Verkehrs besser zu genügen. So verstärkte bereits 1891 die Firma Bosshard & Cie., Näfels, die Bogenträger des mittleren Brückenfeldes (GUBLER 1986: 88 Anm. 287). Nach SCHLOTTERBECK (1987: Nr. 9) überspannt die Brücke 21 m mit der Hauptöffnung und je 8 m mit den Vorlandbrücken. Sie besass ursprünglich bereits eine asphaltierte Fahrbahn und war für eine Traglast von 6 t ausgelegt; sie ist heute, nach Verstärkungen in den Jahren 1891, 1897, 1950 und 1978, für 13 t zugelassen.

Die Stahlfachwerkbrücken Typ A (nach SCHLOTTERBECK 1987: 7–9) entstanden als erste Generation der Stahlbrücken im Tösstal in den Jahren 1878–1886 nach einem Entwurf von Ingenieur C. Wetli, dem Leiter der Tössstallkorrektur. Dieser Brückentyp wurde nur im Talabschnitt unterhalb von Wila eingesetzt. Dies ist dem Fortschreiten der Korrektionsarbeiten zuzurechnen, die aufgrund der Bezugnahme des Entwurfes auf das Querprofil des korrigierten Tössbettes vorausgesetzt werden müssen. Die vollständig genietete Konstruktion wurde aus dem Eisenbahnbau übernommen und (mit Ausnahme der Fridtalbrücke ZH 306.1) von der Façonsschmiede & Brückenkonstruktionswerkstätte Romanshorn ausgeführt. Im Unterschied zu den späteren Tössbrücken überspannt sie den Fluss nicht freitragend, sondern besitzt zwei Zwischenpfeiler am Rand der Normalwasserrinne, die als Rahmen ausgebildet sind. Die Widerlager wurden ebenfalls noch in Eisen ausgeführt. Die drei dadurch entstehenden Öffnungen werden durch zwei kürzere Vorlandbrücken, die als parallelgurtige Träger ausgebildet sind, und einen längeren Halbparabelträger über der Hauptöffnung überbrückt.

Bis 1890 wurden Widerlager und Flusspfeiler dieser Brücken meist von untereinander mit Diagonalstäben verstrebt eisenen Stützen gebildet und fest mit dem Brückenoberbau und mit Eisenpfählen verbunden, die in traditioneller Technik als Fundament in den Untergrund getrieben worden sind (vgl. ZH 9308.0.1). «Diese Methode bewährt sich aber nicht, es kommt zu Senkungen der Brücken.» (SCHLOTTERBECK 1987: 20f.) Ausserdem unterwarf das starre Gefüge die Konstruktion starken inneren Spannungen. Bei mindestens drei Brücken (ZH 657, ZH 667, ZH 670) wurde daher ab 1880 eine verbesserte Konstruktion ausgeführt, die ihnen ein recht eigenwilliges Erscheinungsbild verleiht. Diese Konstruktion besitzt betonierte Auflager und Fundamente für die Zwischenpfeiler. Als Pfeiler wurden je zwei säulenförmige, diagonalverstrebt Eisenrohre an die Betonfundamente angeflanscht und verschraubt. Die oberen Pfeilerabschlüsse und die Auflager wurden als Gleitlager ausgebildet, auf denen die Unterzüge der Brückenlängsträger aufliegen, die somit (zumindest in der Theorie) in der Brückenachse verschieblich sind, was die Spannungen in der Konstruktion mindern sollte.

#### **GELÄNDE** *Aufnahme 30. Juni 2000 / do*

Die heutige Hauptverkehrsstrasse entspricht mit geringen Abweichungen der im 19. Jahrhundert neu angelegten Kunststrasse. Sie ist aber kontinuierlich dem Verkehrsfluss angepasst worden, wobei die meisten sichtbaren Elemente der ursprünglichen Anlage überprägt oder beseitigt worden sind. Generell handelt es sich um eine 6 m breite, asphaltierte Autostrasse mit meist ausgerundeten Kurven. Sichtbare Abweichungen vom alten Verlauf sind zwischen Fehraltorf und Russikon (westlich Guggu 2.5 m breites, asphaltiertes Erschliessungssträsschen), nördlich von Ehrikon (neue Strassenführung im Bachgraben, vgl. Abb. 1) sowie im Fridtal (neue Einmündung, vgl. Abb. 3) festzuhalten. Zwischen Ehrikon und Wildberg trennt eine junge Baumreihe die Strasse vom hangseitig angelegten Radweg.

Bemerkenswert ist die Hangweganlage des 19. Jahrhunderts im stark coupierten Nordhang der Egg, die die Strasse von Wildberg hinunter ins Fridtal führt, mit ihren 2–3 m hohen, hang- und talseitigen Böschungen und vereinzelt Einschnitten.

*In der Zwischenzeit ist die qualitätvolle, trocken gemauerte Dammkonstruktion mit Wasserdurchlass bei Ehrikon, über die die Strasse noch 1984 führt, zerstört worden..*

*Abb. 2 (TS, 10. 11. 1984)*



Als wichtigster sichtbarer historischer Bestandteil der Linienführung muss aber die erhaltenswerte Strassenbrücke im Fridtal gelten: Die Stahlträgerbrücke Typ A ist nach ZH 9308.0.1 die zweitälteste Brücke dieser Bauart im Tösstal. Sekundär wurden die Haupttragwerke verstärkt, die Pfeiler einbetoniert und eine Beton-Fahrbahnplatte eingebracht, woraus sich das heutige Erscheinungsbild ergibt.

*Unter Wahrung ihrer Gestalt ist die Tössbrücke im Fridtal, die heute noch dem Durchgangsverkehr dient, namhaft verstärkt worden. Blickrichtung Nordost.*

*Abb. 3 (do, 30. 6. 2000)*



*In der Verlängerung der Brückenachse  
liegt hinter der Bahnschranke die  
ehemalige Spinnerei Fridtal. Die  
Strasse, die direkt am Fabrikgebäude  
vorbeilief, wird heute nach rechts  
geführt. Blickrichtung Nord.  
Abb. 4 (do, 30. 6. 2000)*



*Die Nahaufnahme eines  
Halbparabelträgers zeigt die zur  
Verstärkung eingefügten doppelten  
Streben. Blickrichtung Nordwest.  
Abb. 5 (do, 3. 8. 1999)*



— Ende des Beschriebs —