

Strecke ZH 667  
Landeskarte

Wildberg - Rikon  
1072

### **GESCHICHTE**

Stand November 1999 / DW, do

Diese Strasse wird im Pfrundurbar von Wildberg von 1642 mehrfach als «Landtstraass gägen Ryckhen», Karrenweg gegen Rikon und Landstrasse auf Winterthur erwähnt und am «Weyeracher», «uff dem Ley» sowie im «Tobell» lokalisiert, womit zweifellos der heute noch benutzte Verlauf bezeichnet ist (STAZH F II c 95: f. 9v, 19, 41, 42, 111r, 114r, 120r).

1774 schrieb Strasseninspektor Spitteler, die Strasse durch den Wald von Wildberg nach Rikon sei eng (STAZH B V II 21.86). Spätestens im 19. Jahrhundert, möglicherweise im Anschluss an den Ausbau der Tösstalstrasse und den Bau einer Brücke bei Rikon (vgl. unten) sind aber wahrscheinlich gewisse Ausbaumasnahmen durchgeführt worden, die sich auch in der kartographischen Dokumentation ausdrücken.

Kartographisch ist die Strasse zuerst in der Landesaufnahme des GENERALQUARTIERMEISTERSTABS (1799) erfasst. Bei KELLER HEINRICH (1828) erscheint sie als «Fahrweg». Nach WILD (1843–51 XV Kyburg) wurde sie als Nebenstrasse 3. Klasse eingestuft, erscheint aber im TA (68 Turbenthal 1881) dennoch nur als «Fahrweg ohne Kunstanlage».

Die Tössbrücke von Rikon

1843 wird im Anschluss an den Ausbau der Tösstalstrasse (ZH 35.3) und die intensivierte Nutzung der linken Tössseite der Bau einer offenen hölzernen Brücke bei der Mühle Rikon mit Staatsbeitrag in Angriff genommen (RRR 1843: 109). Es handelte sich um einen Umbau des Steges bei der Mühle Rikon in eine befahrbare Holzbrücke durch Zimmermeister Jakob Fluck. Aus dem Jahr 1871 liegt ein Projekt für eine neue Holzbrücke vor, die aber anscheinend nicht ausgeführt wurde (GUBLER 1986: 143f.).

Die 1876 durch Hochwasser zerstörte Holzbrücke wurde 1880 (nach SCHLOTTERBECK 1987: Nr. 6) durch die Brückenkonstruktionswerkstatt Romanshorn für Fr. 19'948.10 ersetzt. Es handelte sich bei der neuen Brücke um einen Stahlfachwerkträger Typ A mit Holzfahrbahn in verbesserter Ausführung mit fundamentierten Brückenjochen und Gleitlagern (vgl. Abb. in GUBLER 1982: 5). Nähere technische Daten sind nicht mehr bekannt.

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 Tösstalkorrektion. Dieser Brückentyp wurde nur im Talabschnitt unterhalb von Wila eingesetzt, wohl aufgrund des Fortschreitens der Korrektionsarbeiten, die vorausgesetzt werden müssen, da der Entwurf auf das Querprofil des korrigierten Tössbettes Bezug nimmt. Die vollständig genietetete Konstruktion wurde aus dem Eisenbahnbau übernommen und (mit Ausnahme der Fridtalbrücke ZH 306.1) von der Façonschmiede & 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 diese 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 waren (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 welchen die Unterzüge der Brückenlängsträger aufliegen, die somit (zumindest in der Theorie) in der Brückenachse verschiebbar sind, was die Spannungen in der Konstruktion mindern sollte.

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

Bei Wildberg bildet die um 3 m breite Strasse die geradlinige Fortsetzung von ZH 306.5. Als Hangweg angelegt wird sie hier von hangseitigen Böschungen begrenzt, die bis 2 m hoch und teilweise mit Hecken bestockt sind. Weiter nordwestlich verläuft sie als gut ausgeprägter Hangweg oder Hanghohlweg längs eines Bergsporns hinab in den Talboden. Die Böschungshöhen betragen hangseitig bis 4 m, talseitig bis 2 m; die hangseitige Böschung längs der Heurüti ist mit einer Hecke bewachsen.

In Hinter Rikon passiert die Strasse das historische Gebäude der ehemaligen Mühle.

Die heutige Tössbrücke von Rikon ist eine unauffällige neuere Betonbrücke.

— Ende des Beschriebs —