Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch
Band: 14 (1938)

Artikel: Die alte und die neue Thurbrücke Bürglen-Istighofen
Autor: Ausderau, Heinrich
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-701507

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

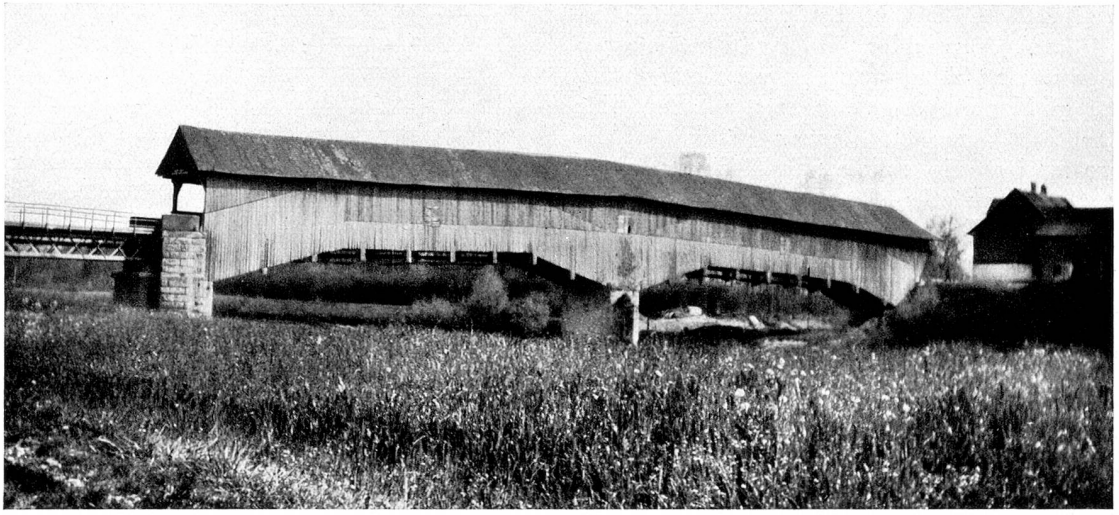
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

aufgezeichnet. Das kleine, ebenfalls gelb gestrichene Täfelchen unter der Wegweisertafel enthält die Routennummer, das Kantonswappen und die Wegweisernummer. An Wegabzweigungen oder -kreuzungen, wo keine Wegweiser aufgestellt sind, wird die Wegrichtung durch gelbe Rhomben (<>) angegeben. Der Rhombus gilt nicht als Marke, sondern ist als Richtungsanzeiger (<¦>) aufzufassen. Die Wegzeichen sind dem Schutz des Publikums empfohlen. Es bleibt nur zu wünschen, daß die Kosten des Unterhaltes der Wegmarkierung, die von der Thurgauischen Verkehrsvereinigung, den Sektionen Thurgau des Schweizerischen Automobilclubs und des Touringclubs zu gleichen Teilen getragen werden, in annehmbarem Rahmen sich halten lassen und nicht ungehörig erhöht werden aus Schäden an den Einrichtungen.

Wenn durch die Kanäle der Wanderwege auch kein Menschenstrom fließen wird, so wird über den Wanderweg manch einer an Orte und in Gegenden geführt, die er trotz kurzer Entfernung nicht kannte und auch nie hätte kennen gelernt. Der Wanderweg erschließt die stillen Winkel unserer Heimat; er führt den Nachbar zum Nachbar, den Städter aufs Land — den Menschen in die einfache, aber so unendlich schöne Natur hinaus —.



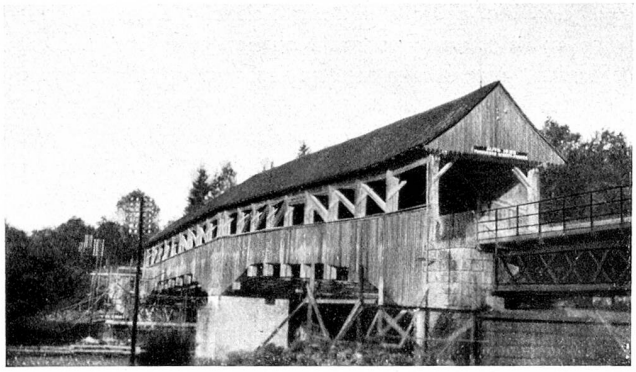
Die alte Brücke von Westen

Die alte und die neue Thurbrücke Bürglen - Istighofen

Von Heinrich Ausderau

Der Thurgau darf sich rühmen, in der Verbesserung der Verkehrswege unter den schweizerischen Kantonen in der vordersten Reihe zu stehen. Nahezu alle großen Landstraßen sind heute mustergültig ausgebaut und mit dauerhaften Belägen versehen. Aber auch dem Bau leistungsfähiger Brücken schenkt der Staat in letzter Zeit seine besondere Aufmerksamkeit. Und da ist in erster Linie die große neue Thurbrücke Bürglen - Istighofen zu erwähnen, die in den beiden verflossenen Jahren 1936/37 erstellt worden ist und deren Bau auf den folgenden Seiten kurz geschildert werden soll.

Es wäre jedoch schwarzer Undank, wollten wir nicht zuvor mit einigen Worten der alten Holzbrücke und ihrer Erbauer gedenken. Denn jahrhundertelang waren die beiden Ufer nur durch eine Fähre verbunden, welche allerdings, wenigstens in späteren Zeiten, auch Roß und Wagen befördern konnte, jedoch seit Anfang des 19. Jahrunderts den Anforderungen des sich belebenden Verkehrs nicht mehr gewachsen war, so daß sich anfangs der dreißiger Jahre der Bau einer Brücke gebieterisch aufdrängte. Ursprünglich beabsichtigten die beiden Gemeinden Bürglen und Istighofen, mit 1833 durch den Großen Rat bereits erteilter Bewilligung, den Brückenbau gemeinsam zu übernehmen. Aus Gründen, die uns heute etwas undurchsichtig sind, trat aber Bürglen im Dezember 1833 vom Vertrag zurück; dafür sprang der damalige Schloßbesitzer Bezirksschreiber J. J. Häberlin in die Lücke. Er und die Gemeinde Istighofen sind also die Erbauer der alten Brücke gewesen.

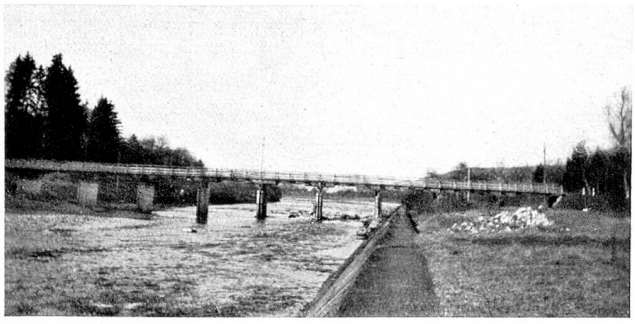


Die alte Brücke von Osten

Der Bau begann im Frühling 1834. Bis zum Herbst waren die drei Pfeiler bezw. Widerlager fertig erstellt, und im folgenden Frühjahr konnte mit dem eigentlichen Brückenbau nach dem Modell und den Plänen eines leider unbekannt gebliebenen Architekten unter Leitung von Konrad Nater, Mühlenmacher in Hugelshofen, begonnen werden. Die Brücke sollte bis zur Konstanzer «Chilbi» 1835 wenigstens fahrbar sein. Allein allerlei Streitigkeiten zwischen den Gemeinden Bürglen und Weinfelden einerseits und den Bauherren anderseits wegen Stellung und Länge der Brücke, verschiedene hinderliche Bauverbote, sowie ein Hochwasser, welches im Spätherbst das halbfertige Baugerüst wegriß, hemmten den Fortgang der Arbeiten so sehr, daß die Brücke erst im Vorsommer 1836 unter Dach kam. Da die Bauherren dem vom 21. Februar 1835 datierten Befehl der Regierung, auf Bürgler Seite eine dritte Brückenöffnung anzusetzen, nicht nachgekommen waren, und die Gemeinde Bürglen infolge dieses Regierungsbefehls verhindert war, den Straßendamm bis zur Brücke aufzufüllen, so klaffte vor der Brücke eine Lücke von etwa zwanzig Meter Länge, die jedoch von den Unternehmern durch Erstellung einer Notbrücke überwunden wurde. Der Fahrverkehr wäre damit möglich gewesen; aber die Notbrücke mußte anfangs September 1836 auf Befehl der Regierung abgebrochen werden, und die ganze Umgebung hatte sich weiterhin in Geduld zu üben. Erst im Februar 1837 hob der Große Rat, durch eine gemeinsame Petition von 20 Gemeinden des mittleren Thurgaus hiezu veranlaßt, die erwähnten Regierungsbeschlüsse auf; dadurch stand nun der Fertigstellung der Straße und der Eröffnung der Brücke nichts mehr im Wege. Der provisorische Zoll wurde im August 1839 von der Tagsatzung durch einen definitiven Brückenzolltarif ersetzt; ein Zollhaus als freie Wohnung für den «Zoller» wurde ebenfalls gebaut und steht heute noch. Der Zollbezug wurde 1842 in ein Pachtverhältnis umgewandelt; die Zollpachtsumme schwankte zwischen 1200 und 1400 Gulden. Die Aufhebung aller inneren Zölle durch die Bundesverfassung von 1848 führte am 1. Juni 1850 zur Übernahme der Brücke durch den Staat um die Summe von 25 500 Gulden. Nach dem katastrophalen Hochwasser vom Juni 1876 wurde dem längst offenbaren Übelstand des zu engen Wasserdurchlaßprofils in den Jahren 1879/80 durch die Erstellung einer Vorlandbrücke im Kostenbetrage von 35 000 Franken abgeholfen.

Während eines vollen Jahrhunderts hat die Holzbrücke ihren Dienst getan, und mit leiser Wehmut gedenkt man heute des altersgrauen Bauwerks, das sich so gut in das Landschaftsbild einfügte. Unzählige Wanderer und Fuhrwerke hat es unter seinem schützenden Dache sicher über den wilden Fluß geleitet und manchem Hochwasser, Sturm und Eisgang getrotzt. Auch das Erdbeben vom 16. November 1911 scheint der Brücke ebensowenig angetan zu haben als das Hochwasser von 1910, das ihrer Amlikoner Schwester zum Verderben wurde. Aber die gewaltige Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrsmittel seit der Erfindung des Benzinmotors, die man vor hundert Jahren nicht einmal ahnen, geschweige denn voraussehen konnte, war stärker als das Balkensprengwerk. Namentlich die großen Motorlastwagen haben der Brücke seit 1920 sehr zugesetzt, und ihre Tragfähigkeit hat in den letzten Jahren bedenklich gelitten. Überdies war sie mit nur drei Meter Fahrbahnbreite viel zu eng und, wie Kratzer am Deckengebälk beweisen, auch zu niedrig. Ferner verhinderte die erhebliche Steigung der Fahrbahn gegen die Mitte hin die freie Sicht auf die Gegenseite, was oft zu heiklen Situationen führte.

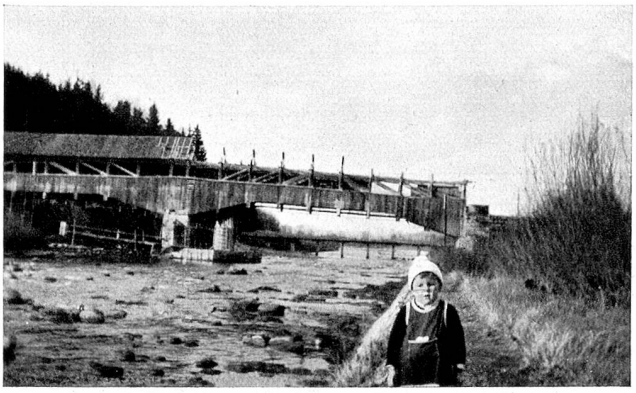
Für die verantwortlichen Behörden galt es deshalb zu handeln, um der wachsenden Gefahr einer Einsturzkatastrophe beizeiten zu begegnen. Schon 1921 war man genötigt, Vorschriften über die maximale Belastung zu erlassen, und die Brücke stand seither unter steter behördlicher Beobachtung, bis man ihrer Tragfähigkeit schließlich nicht mehr trauen konnte. Eine im Jahre 1934 durch einen Ingenieur vorgenommene Untersuchung führte zu dem Ergebnis, daß die Brücke unverzüglich verstärkt oder, wegen ihrer übrigen Mängel, durch einen Neubau ersetzt werden müsse. Auf Grund vorgelegter Projekte, nach denen die gesamten Kosten auf etwa 350 000 Franken berechnet wurden, setzte der Regierungsrat eine erste Rate von 200 000 Franken in den Voranschlag für das Jahr 1936 ein. In der Budgetberatung, welche verspätet am 11. Januar



Die Notbrücke

1936 stattfand, wurde nach längeren Ausführungen des Kommissionsreferenten Nationalrat Dr. A. Roth in Arbon der Bau einer neuen Brücke vom Großen Rat prinzipiell gutgeheißen, und zwar genau an der Stelle der alten. Eine Verlegung war angesichts der örtlichen Verhältnisse — Schloßberg und Mühlenscheune auf der rechten Seite, Felskopf und Wirtschaft zur «Thurbrücke» am linken Ufer — nicht möglich, was für das Dorf Bürglen als ein Glück zu betrachten ist, da man laut Rechenschaftsbericht 1936 höheren Ortes hoffte, durch eine andere Brückenstellung, sei es mehr flußaufwärts oder flußabwärts, einen neuen, günstiger verlaufenden Straßenzug projektieren und dabei das Dorf Bürglen umfahren zu können. Die Benützung der alten Brückenstelle wies bei näherer Untersuchung bezüglich der gesamten Situation und des Längenprofils die meisten Vorzüge auf und stellte zugleich die billigste Lösung dar, trotzdem hiebei die Erstellung einer Notbrücke notwendig wurde.

Unter den Vorschlägen für eine neue Brücke, die das Baudepartement ausarbeiten ließ, befand sich auch das Projekt einer neuen gedeckten Holzbrücke, für welches sich besonders der Heimatschutz mit Wärme einsetzte. Aber die großen Vorteile einer Eisenbetonkonstruktion gaben schließlich den Ausschlag, so daß das Projekt von Herrn Diplomingenieur Rudolf Dick in Luzern zur Ausführung gelangte. Und das darf gleich gesagt werden: Man hat es nicht zu bereuen! Denn die neue Brücke schmiegt sich mit ihren drei flachen, weitgespannten Bogen und ihrer schlanken Form der schönen Thurlandschaft mit ihren ruhigen Linien und dem weiten freien Blick in harmonischer Weise an. Man hat, Altes und Neues vergleichend, wirklich keine Ursache, der alten Holzbrücke stark nachzutrauern, denn ihre Nachfolgerin verkörpert dank ihrer schlichten Einfachheit in Farbe und Gestalt und ihrer frischen Entschlossenheit, die ihr gestellte Aufgabe ohne viel Aufhebens gewissenhaft zu lösen, gleichsam den gesunden, bodenständigen und geraden Sinn des Thurgauervolkes. Das silbergrau gestrichene kräftige, aber einfache Geländer und die



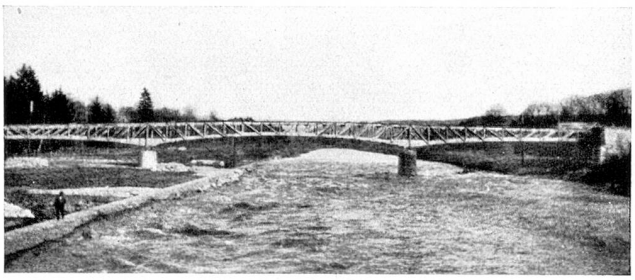
Der Abbruch hat begonnen
Unter der Brücke sieht man einen Pfeiler der neuen Brücke und die Notbrücke

Das kunstvolle Balkengerüst der alten Brücke

an den Brückenköpfen angebrachten Beleuchtungskörper auf den mäßig hohen Ständern verstärken diesen Eindruck noch. Die neue Brücke findet deshalb die ungeteilte Anerkennung auch derjenigen Heimatfreunde, welche anfänglich einem «modernen Bauwerk» gegenüber in dieser Hinsicht ernste Bedenken trugen.

Zu diesen Tugenden kommen nun aber noch alle ihre übrigen Vorzüge, ihre technische Überlegenheit, ihre Breite, ihre solide Fundation, ihre Übersichtlichkeit, ihre Tragkraft, die Dauerhaftigkeit ihres Materials, alles Eigenschaften, die sie befähigen, den Anforderungen auch eines sich noch mächtig steigernden Verkehrs ebensogut wie den Tücken des unberechenbaren Flusses auf lange Zeiträume hinaus standzuhalten, vorausgesetzt, daß ihr wie der alten Holzbrücke das Glück beschieden sein werde, vor den Schrecknissen eines Krieges verschont zu bleiben. Möge es nie soweit kommen, daß die auf der Unterseite angebrachten und durch schmale Holzstege zugänglichen Sprengkammern mit der zerstörenden Ladung gefüllt werden müssen!

Auf die Frage nach dem Typus der Brücke kann eigentlich keine eindeutige Antwort gegeben werden. Dem ahnungslosen Beschauer, der in die Geheimnisse des Brückenbaues nicht eingeweiht ist, erscheint sie als eine fast etwas schwache bloße armierte Betonbrücke. Er weiß eben nicht, daß der graue, ebenfalls stark mit Eisen armierte Betonmantel die Einkleidung und Verstärkung eines an sich schon sehr tragfähigen Stahlgerüstes darstellt, welches nach Beendigung der Montage zufolge seiner Gestalt den Eindruck erwecken konnte, schon die eigentliche, sozusagen fertige Brücke zu sein. Aber nein, an dieses mächtige Stahlfachwerk wurde dann die zur Betonierung nötige Verschalung aufgehängt. Es mußte also kein Baugerüst in das Wasser gestellt werden, was bei einem so launischen Fluß wie der Thur von großem Vorteil ist, wie die verschiedenen Hochwasser während der Bauzeit deutlich gezeigt haben. Diese überaus praktische Bauart wird nach ihrem Erfinder Melankonstruktion genannt.



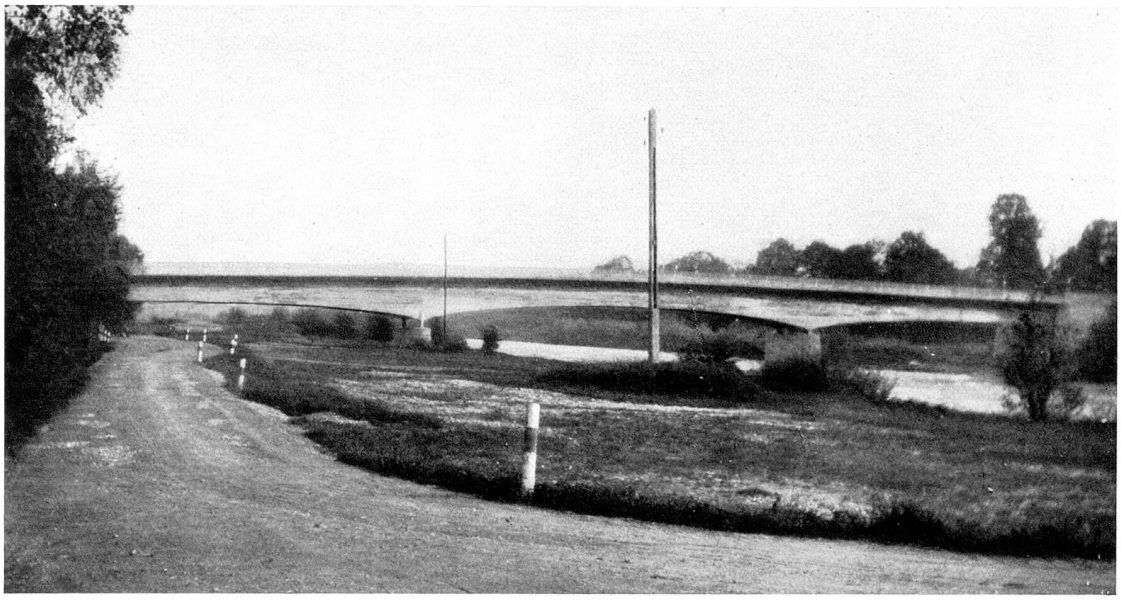
Die neue Brücke im Rohbau

Die Brücke ruht, wie das Bild zeigt, auf den beiden Widerlagern und zwei Pfeilern, von denen der eine im Flußbett selbst, der andere im Vorland steht. Sie sind, weil aus Beton bestehend, bedeutend schmaler als diejenigen der alten Brücke waren. Beide Pfeiler stecken tief in solidem Felsengrunde, besonders der Flußpfeiler. Wegen der durch die starke Erosion bedingten Vertiefung des Flußbettes, welche schon seit zwei Jahrzehnten beobachtet wurde und wahrscheinlich mit der 200 Meter unterhalb der Brückenstelle intensiv betriebenen Kiesausbeutung in gewissem Zusammenhang steht, mußte er 5,5 Meter tief in die Flußsohle eingemauert werden. Der Pfeilerabstand und damit die Spannweite des mittleren Brückenbogens beträgt 48 Meter; die beiden äußeren Bogen messen je 31 Meter. Die Brücke hat also eine Länge von 110 Metern. Die Betonfahrbahn mit Sintexbelag besitzt die Landstraßenbreite von 7 Metern; ferner ist die Brücke auf beiden Seiten mit einem Trottoir von 1,5 Metern versehen. Dem Umstande, daß derartige Brücken wohl infolge ihres starken Eiseninhaltes gegenüber den jahreszeitlichen Temperaturschwankungen etwas empfindlich sind, ist dadurch Rechnung getragen, daß sich die Brücke außer auf dem Flußpfeiler an allen übrigen Auflagern dank deren walzenförmigen Ausbildung frei bewegen kann. Aus dem gleichen Grunde durften die Enden der Brücke nicht fest mit den Widerlagern verbunden werden. Den Berechnungen für die Höhe der Brücke wurde die Wassermenge des Hochwassers von 1910 zugrunde gelegt, und zwar derart, daß der damalige Wasserspiegel etwa den Pfeilerkopf erreichen würde. An der Unterseite ist wie bei der alten Brücke die Hauptleitung der Bürgler Wasserversorgung aufgehängt und durch einen Steg der ganzen Länge nach zugänglich. Während der Bauzeit war sie über die Notbrücke umgeleitet. Die etwa 600 Meter lange Umleitung kam die Gemeinde auf rund 10 000 Franken zu stehen. Die Zufahrtstraßen sind der Brückenbreite entsprechend ausgebaut und mit einem Teerasphaltbelag versehen worden.

Obwohl von einer eigentlichen Bau-«Geschichte» wie etwa bei der alten Brücke nicht gesprochen werden kann, mögen doch kurz noch einige Angaben folgen. Anfangs August 1936 ist unter der alten Brücke, die man solange als möglich stehen ließ, mit dem Bau der Pfeiler und Widerlager begonnen worden. Der Bau der Notbrücke begann am 1. September und dauerte, durch verschiedene Hochwasser verzögert, bis zum 12. Dezember. Sie mußte wegen des hohen Steilufers etwa 150 Meter weiter flußabwärts erstellt werden, bestand ganz aus Holz, besaß eine Länge von 80 Metern und wurde von neun starken Jochen getragen, von denen ihrer sechs unter bedeutenden Schwierigkeiten tief ins felsige Flußbett einbetoniert werden mußten. Prompt am 14. Dezember rückte man der alten Brücke zu Leibe: Ihre Dienstzeit war zu Ende! Der Abbruch war innert drei Wochen vollzogen; schon kurz nach Neujahr erdröhnten Sprengschüsse: auch von den alten Brückenpfeilern sollte kein Stein mehr auf dem andern bleiben! Unterdessen waren Pfeiler und Widerlager am 21. Dezember fertig erstellt, und bereits zwei Tage später rückten die Eisenkonstrukteure den ersten Teil des 165 Tonnen schweren Stahlgerüstes an seinen Platz. Am 8. März wurde das letzte Mittelstück der neuen Brücke eingesetzt, und das wilde Gerassel der Niethämmer verstummte allmählich. Ende April konnte mit dem Einbau der Verschalung und am 1. Juni mit dem Betonieren begonnen werden; vier Wochen später war die Betonierung beendigt. Sobald die Holzverschalung, die übrigens einen recht hübschen Anblick darbot, entfernt war, wurde am 6. August die Wasserleitung in die neue Brücke verlegt. Es folgten noch der Einbau des Telephonkabels und der elektrischen Stromzuführung, die Erstellung des gußeisernen Geländers und des Belages auf Fahrbahn und Trottoiren, die Straßenbaute und andere ergänzende Arbeiten.

Vom Straßen- und Baudepartement war die örtliche Bauleitung Herrn Diplomingenieur E. Beeler übertragen worden, der durch seine Gewissenhaftigkeit zum guten Gelingen des flotten Bauwerkes wesentlich beigetragen hat.[1] Die Eisenkonstruktion ist von der Firma Gebrüder Tuchschmid in Frauenfeld erstellt worden. In den Bau der Widerlager und Pfeiler teilen sich die Bauunternehmer F. Uhler in Kreuzlingen und G. Oehri in Bürglen. Erbauer der sehr soliden Notbrücke waren die Herren J. Stadler und Sohn in Bürglen. Auch die anderen Arbeiten sind ausnahmslos an Fachleute der Umgebung vergeben worden. Alle diese größeren und kleineren Mitarbeiter haben ihren Anteil an Verdienst und Freude über das gute Gelingen des bedeutenden Unternehmens. Überdies hat der Brückenbau zur Linderung der Arbeitslosigkeit nicht wenig beigetragen. Die Baukosten inklusive Straßenbaute haben die veranschlagte Summe von 350 000 Franken nicht überschritten. An Gemeindebeiträgen sind geleistet worden von Bürglen 42 000 Franken, von Istighofen 14 900, von Schönholzerswilen 3500, von Mettlen 2800, von Buhwil 2300 und von Reuti 1500 Franken. Der Bundesbeitrag betrug 45 000 Franken.

[1] Es sei Herrn Beeler auch an dieser Stelle für seine technischen Angaben der beste Dank ausgesprochen.



Die neue Brücke

Möge nun die neue Brücke einer Zeit des wirtschaftlichen Aufschwunges entgegengehen und späteren Geschlechtern davon künden, daß auch in Zeiten der Not und Sorge große und schöne Werke erblühen können, solange in Volk und Staat das Gemeinwohl über das Partei- und Privatinteresse gestellt und der Grundsatz der verantwortungsbewußten gegenseitigen Verpflichtung hochgehalten wird.

Spitalnacht

Von Olga Mőtteli

Die Schwester wünscht mir herzlich gute Nacht
Und hat darauf die Türe zugemacht.
Wie lieb ist mir die stille Feierstunde,
Das Haus in Ruh', jetzt tragen ihre Kunde
Zu mir die Töne aus der Abendwelt.

Hell bimmelt eines Glöckleins Kling-Klang-Kli
Zu dumpferm Ton; am Waldrand weidet Vieh. —
Jetzt pfeift ein Zug, trägt müdes Volk nach Haus.
Schaut wohl nach jedem Aug' ein Auge aus,
Das sich im Wiedersehen froh erhellt?

Vorbei. — Ein Wanderlied im frischen Takt.
Fest stampft der Fuß, den Rucksack aufgepackt,
So stell ich mir die jungen Menschen vor.
Und schon ihr Lied in Ferne sich verlor.
Sie wandern weiter unterm Sternenzelt.

Jetzt singt ein Mädchen noch zur guten Nacht
Das Lied von Kindertraum und Engelwacht,
Und wundersam mischt sich in diesen Sang
Der ruhige und sichre Schritt im Gang
Der Schwester, die im Hause Nachtwach hält.

Ein nah Geräusch, um meine Lampe schweben
Nachtfalter hin und her; die Flügel beben
In leisem Rhythmus, da auf meiner Hand
Der schönste sich ein Ruheplätzchen fand.
Mein kleiner Freund, wer hat dich herbestellt?

Wie fein gefranst ist deines Mantels Saum;
Hervor die Lupe! Doch im hohen Raum
Entschwebst du meiner Hand in Silberpracht.
Als Abendfreude hat dich Gott erdacht,
Die nun in meine stille Kammer fällt.

Jetzt von den Türmen Mitternacht es schlägt,
Vom fernen Dorf der Wind die Töne trägt.
Herr, dieser neue Tag sei dir befohlen.
Und laß uns müde Menschen Labung holen
An deinem Bronnen, der da ewig quellt.