

# Wie die Thur gezähmt wurde

Autor(en): **Jung, Heinrich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Thurgauer Jahrbuch**

Band (Jahr): **49 (1974)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-698862>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Wie die Thur gezähmt wurde

### *Die Entstehung des Thurtales*

Über die Art, wie das Thurtal zwischen Sulgen und Flaach entstanden ist, bestehen unter den Geologen zweierlei Meinungen. Die einen behaupten, es sei durch eine Senkung als Folge erdbebenartiger Erschütterungen entstanden, die andern schreiben die Talbildung dem Eise und vor allem dessen Schmelzwasser zu. Unbestritten ist, daß während der letzten Eiszeit ein Arm des Rheingletschers durch dieses Tal bis in die Gegend von Rafz vorgestoßen ist. Damals bedeckte eine Eisschicht von mehreren hundert Metern Höhe den Talboden. Beim Rückzug dieses Gletschers haben sich bei Andelfingen, Ossingen und Thalheim gewaltige Endmoränen gebildet, welche später das Tal gegen Westen hin abschlossen. Dann muß ein sehr rascher Rückzug des Gletscherarms erfolgt sein, und als Folge blieb der weite Kessel des heutigen Thurtals, der sich nun zunächst mit Wasser füllte, so daß der sogenannte Frauenfelder See entstand. Allmählich durchbrach der Abfluß dieses Sees die Endmoränen, und der See entleerte sich wieder. Gleichzeitig überdeckten die Thur und die Seitenbäche den Talboden mit Geschiebe, das heute als Grundwasserträger wirkt.

Auf dem weiten Talboden fand die Thur, die gelegentlich sehr stürmisch daherbrausen kann, zahllose Entfaltungsmöglichkeiten. Im wesentlichen folgt sie bis in den Raum zwischen Amlikon und Eschikofen dem linken Talrand und wird dann durch die Schuttkegel der Bäche, welche bei Eschikofen, Hüttlingen und Wellhausen vom Wellenberg her in die Thurebene fließen, und schließlich durch die Murg auf die rechte Talseite gedrängt. Im einzelnen aber standen den Launen des Wassers alle Möglichkeiten offen. Auf den Herrschaftsplänen des 18. Jahrhunderts, auf der Thurlaufkarte Breitingers von 1811 und auf der topo-

graphischen Karte Sulzbergers von 1837 erscheint der Thurlauf als ein Netz von Wasseradern, die stellenweise weit ausgreifen und zahlreiche Kiesinseln umschließen. Und da sich die Flußschlingen bei jedem Hochwasser wieder änderten, zeigen die verschiedenen Karten zum Teil auch ganz verschiedene Bilder. Vor allem im Gebiet zwischen Hasli und Ossingen, auf dem flachen Land des ehemaligen Frauenfelder Sees, finden wir zahlreiche Stromteilungen, Kieslager und viel Auenwald.

#### *Die Auseinandersetzung des Menschen mit dem Fluß*

Schon zur Römerzeit und dann vor allem im frühen und hohen Mittelalter siedelten sich die Menschen dort an, wo sie sich vor den Fluten der hochgehenden Thur geborgen fühlen konnten, an den Abhängen der das Tal begrenzenden Hügel, wie in Üßlingen, Frauenfeld, Amlikon, Märstetten, Weinfeld, oder auf den vom Gletscher zurückgelassenen Grundmoränen, wie in Pfyn und Wigoltingen, oder schließlich auf den Schutthügeln einmündender Seitenbäche, wie in Wellhausen, Mettendorf, Hüttlingen, Eschikofen. Einzig Felben hat sich auf den Ausläufer des Wellhauser Schutthügels ins Thurtal hinausgewagt.

Das bedeutete aber nicht, daß die Menschen die Talebene mit dem Flußlauf überhaupt mieden. Sie nutzten sie, so gut es ging. In der Thur und in den Altwässern fand man Fische; die Auenwälder lieferten Weiden für die Korbflechterei, und abseits des Flusses dehnten sich bequeme Weidflächen aus. In den sumpfigeren Gebieten konnte man im Spätsommer wenigstens Streugras ernten. Allmählich begann man auch Äcker in der Ebene anzulegen und machte dabei die Erfahrung, daß das Schwemmland reichen Ertrag lieferte. So blieb es während

Jahrhunderten. Da und dort entstanden Wuhrkorporationen, die sich bemühten, innerhalb ihrer Gemarkungen den fruchtbaren Boden vor Überschwemmungen zu schützen.

Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzte eine neue Phase ein. Es entstanden die ersten Straßen, und das Bedürfnis nach Brücken machte sich geltend. Diese wurden dort angelegt, wo der Fluß sich in einem möglichst engen Bett auf einer Tal- seite entlang schlängelte: in Weinfeld, Amlikon und Eschikofen auf der linken Talseite und bei Pfyn, Rohr und Üßlingen auf der rechten Seite. Diese ersten Brücken aus Holz wurden aus Kostengründen so niedrig und so kurz wie möglich gehalten. Daß der Durchlaß für die Hochwasser nicht genügte, spielte keine Rolle, da es keine Dämme gab und die Hochwasser sich hemmungslos über die ganze Thurebene verbreiten konnten. Das wurde später anders, als der Fluß zwischen zwei Dämme gezwungen war und die gesamten Wassermassen unter der Brücke durchfließen mußten. Da wurden sie weggeschwemmt, mußten abgebrochen (Rohr, Üßlingen) oder verlängert (Eschikofen) werden. Noch einmal eine neue Situation trat ein mit dem Bau der Eisenbahn in der Mitte des 19. Jahrhunderts. Diese benötigte nicht nur eine Brücke mitten in der Thurebene, sondern beidseits auch Dämme, welche die Bahn zur Brücke hin und von dieser weg trugen. Diese Dämme waren besonders gefährdet und machten ausgedehnte Sicherungsmaßnahmen über mehrere Gemeinden hinweg notwendig, womit der Kanton nachhaltig mit dem Problem der Thurkorrektur konfrontiert wurde.

Wenn wir die geschichtlichen Quellen durchgehen, so stellen wir fest, daß die Hochwasser immer wieder ihre Spuren hinterlassen haben. Föhn nach starkem Schneefall, Gewitter und längere Regenwetter in den Bergen und im Vorlande erzeugten mächtige Hochfluten, so daß das flache Thurtal jeweilen zu einem trüben,

wogenden See wurde, der nach Stunden oder Tagen zurückging, aber die Fluren mit lehmigem Schlamm bedeckt oder mit Kies und Sand überführt zurückließ.

Am Neujahrstag 1605 lief das Wasser in der Mühle zu Hasli zum Stubenfenster hinein, und 1651, am Andreastag, konnte man von Eschikofen über die Thur hin bis nach dem Rain von Wigoltingen zu Schiff gelangen. 1789 fuhr man von der Farb unter der Linde zu Weinfeldern in einem Schiff über das Sangerfeld nach der Mühle. Gleichzeitig riß das Wasser die Thurbrücke weg. 1817 setzte die Thur die Kornzelge im Sangerfeld bis zum Lindenplatz hinein unter Wasser. Neuere Fluten sind gemeldet aus den Jahren 1851, 1876/77, 1881, 1883 und 1910.

Einen eingehenden Bericht über die Wasserverheerungen von 1876 verdanken wir dem thurgauischen Regierungsrat. Er schreibt darüber:

«Das Frühjahr von 1876 war ungemein naß und zugleich kühl, die Vegetation in der Entwicklung zurückgeblieben, der Boden mit Feuchtigkeit gesättigt.

Anfangs Brachmonat folgten unvermittelt heiße Tage, die sozusagen mit einem Sprung vom Winter in den Hochsommer versetzten. Vom 8. an traten Gewitterregen ein, die noch keinen großen Schaden verursachten.

Ganz anders vom Abend des 10. Brachmonats an, mit welchem ein Regenfall anhub, der außerordentlich intensiv in seinem Beginn und von ungewöhnlich langer Dauer war. Er brachte für unsere Gegenden eine Katastrophe, wie eine solche bisher kaum bekannt war.

Schwere Wolkenmassen verdunkelten den Abend des 10. Brachmonats; unter grellen Blitzen und heftigen Donnerschlägen gossen die finstern Wetterwolken gewaltige Regenfluten nieder. Vorzeitig brach die Nacht an – eine lange und bange Nacht.

Bald wurde jeder kleine Bach zum reißenden Fluß, der sonst harmlose Fluß zum reißenden Strome, der weithin über seine Ufer tosende Wogen wälzte. Da erkrachten Stege, Brücken, Häuser; flüchteten Menschen aus vom Einsturz bedrohten Wohnungen sich selbst und ihre Habe. Da riefen die Sturmglocken zum ungleichen Kampfe gegen das wütende Element – in schauerlicher Nacht, deren Dunkel die Möglichkeit des Überblicks benahm und die Hülfeleistung beeinträchtigte.

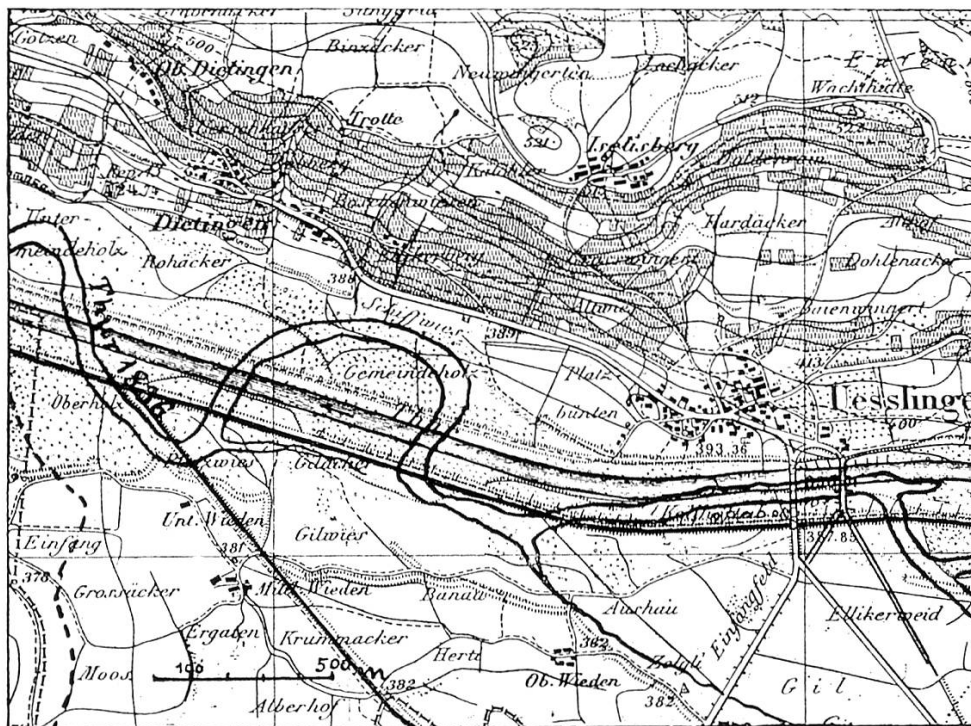
Der anbrechende Tag (es war Sonntag, 11. Brachmonat) enthüllte grausige Bilder der Verwüstung. Und noch setzten die Gewässer ihr Zerstörungswerk fort; des strömenden Regens war noch kein Ende. Der Sonntagabend brachte neue Gewitter, der Montag verbreitete Landregen.

Weite Flächen, Wiesen und Felder, standen tief unter Wasser; ihre fruchtbare Dammerde war weggerissen oder mit hergeschwemmtem Material überdeckt. Kanäle, Fluß- und Bachbetten waren mit Geschiebe angefüllt, und daneben hatte sich das Wasser ein neues Bett gegraben. Trübe Fluten umgaben viele Wohnhäuser, ganze Ortschaften oder große Teile derselben. Über siebzig Brücken an öffentlichen Straßen und manche Gebäude waren weggerissen oder arg beschädigt, die Straßen gesperrt durch Überschwemmung, Wegspülung oder Rutschung, die Eisenbahndämme durchbrochen, die Linien unter Wasser gesetzt oder mit Geschiebe überführt, aller Verkehr unterbrochen.

An den nächtlichen Rettungsarbeiten in Frauenfeld beteiligten sich das Feuerwehrcorps und die Mannschaft der eidgenössischen Artillerierekrutenschule, welche sich damals auf dem Waffenplatze befand, mit einer Hingabe und Ausdauer, wofür wir uns zu lebhaftem Danke verpflichtet fühlen.

Nachdem das Wasser zwischen elf und zwölf Uhr nachts bei der Eisenbahnbrücke in Frauenfeld den Damm zwischen Murg und

Die Thur bei  
Übblingen in den  
Jahren 1836 und  
1908.



Kanal weggerissen, ergoß sich ein vehementer Strom durch diese neue Öffnung, so daß das Wasser bald über die Brücke bei Kurzdorf und die Landstraße wegströmte. Die Brücke widerstand diesem Anprall. Dagegen wurde am linken Murgufer von der Fabrik Gutschick weg bis zur Landstraße ein Stück Boden nach dem andern weggerissen und dadurch die Brücke mit Hinterspülung bedroht. Eingehängte und mittels Ketten an Pfählen befestigte Bäume verschwanden samt Ketten und Pfählen. Der Überrest eines weggeschwemmten Radhäuschens, das zur Fabrik Gutschick gehörte, wies den Strom hauptsächlich auf die gefährdete Stelle, so daß man beschloß, diese Ruine niederzuschießen. Der Kommandant der Artillerieschule ließ in entgegenkommender Weise ein Geschütz aufführen, allein die verwendeten acht Granatschüsse taten nicht die gewünschte Wirkung. Das Fundamentmauerwerk stand zu tief unter Wasser.

Die Granaten durchlöcherten wohl das Holzwerk des Rades, aber da man nicht wagen durfte, die Geschosse krepieren zu lassen, blieb das Rad nach wie vor stehen.

In der folgenden Nacht brach der Strom hinter dem Brückenwiderlager durch und machte sich gegen das Wohnhaus des Herrn Architekt Brenner zu immer mehr Luft. Um die Gefahr von diesem Gebäude abzulenken, beschloß man, die Flügelmauer wegzuschießen. Dieser Zweck wurde mittels zwölf Granatschüssen erreicht. Zugleich wurden unter Anleitung eines erfahrenen Wuhrmeisters Sicherungsarbeiten am Ufer oberhalb der Landstraße begonnen und später ein Kanal ausgehoben, um das Wasser wieder in das alte Bett zu leiten.»

Solche Erlebnisse, verbunden mit den wirtschaftlichen Bedürfnissen und den technischen Möglichkeiten, führten dazu, daß eine umfassende Korrektur der Thur (und übrigens auch der Murg) in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts an die Hand genommen wurde.

### *Vom Flickwerk zur Gesamtlösung*

An Anstrengungen, den Überschwemmungen des Kulturlandes zu steuern und den Fluß dauernd in Schranken zu halten, hat es nie gefehlt; aber es mangelte jedes Zusammenarbeiten der verschiedenen Anstöße. Jeder wehrte nur für sich, unbekümmert darum, ob durch seine Arbeit die Nachbarn oben und unten Nutzen oder Schaden erfuhren, und so fehlte jeder nachhaltige Erfolg.

Der erste durchgreifende Plan für eine rationelle Korrektur rührt von D. Breiting her. Seine «Flußkarte des Thurlauffes von Üßlingen bis Gütikhausen, vermessen im Oktober 1811» im



Maßstab 1:5000 gab dem geraden Flußlauf auf der gezeichneten Strecke eine Breite von 45 Metern. Leider ist der Plan nicht ausgeführt worden.

Im Rechenschaftsbericht über das Jahr 1845 schrieb der Regierungsrat über die Thurwuhungen: «Dieses Kapitel steht bedeutend im Hintergrund; was hiefür getan wird, geschieht aus eigenem Antriebe der Gemeinden. Hier Ordnung zu schaffen ist eine wichtige Aufgabe, die nur mit bedeutenden Opfern erreicht werden kann ... Vorarbeiten sind teilweise schon vorhanden, und wir werden dieselben fortsetzen, damit dann bei besserer Kasse für gehörige Abhilfe der wirklich vorhandenen Bedürfnisse gesorgt werden kann.»

Neue Klagen über den Zustand der Thur veranlaßten den Regierungsrat 1847, ein Gutachten von Ingenieur Hartmann in St. Gallen einzuholen. Das Ergebnis dieser Expertise ist im Rechenschaftsbericht wie folgt zusammengefaßt: «Im allgemeinen spricht er sich gegen das Eindammungssystem aus, weil durch die Errichtung der Dämme dem Erguß des Hochwassers der größte Teil seines Spielraumes abgeschnitten werde und dadurch Stauungen eintreten, welche in der Regel größeren Schaden anrichten als ungehemmte Überflutungen, denen immer wieder nutzbringende Wirkungen folgen.»

Trotz diesem Vorschlag, den Dingen den Lauf zu lassen, ruhte das Thema aber nicht. 1849 tröstete der Regierungsrat, er habe 1800 Gulden für die Vorbereitung der Thurkorrektur ins Budget aufgenommen, und 1850 erklärte er, zur Einleitung der technischen Vorbereitungen habe er 400 Gulden bewilligt. Die Überschwemmung von 1851 gab neuen Auftrieb. Der Ingenieur Oppikofer erhielt Auftrag, das ganze Thurgebiet aufzunehmen und die Arbeit bis 1853 abzuschließen. Allein schon ein Jahr später müssen wir wieder vernehmen, daß die Aufnahme des

Thurgebietes wegen «Eisenbahnsachen» gehemmt worden sei. Inzwischen wurstelten die Gemeinden nach eigenem Gutdünken weiter. Jede suchte ganz einfach das Wasser von ihrem Banne fernzuhalten. Was dies für den Nachbarn für Folgen hatte, war ihr gleichgültig. 1855 mußte der Regierungsrat derartige Streitigkeiten zwischen Mettendorf und Pfyn, zwischen Amlikon und Märstetten-Wigoltingen schlichten. Das Ergebnis war eine Verordnung, welche einseitige Wührungsarbeiten verbot.

1857 gelangte die Thurkarte zum Abschluß, und ein Jahr später berichtete der Regierungsrat, daß er gewillt sei, eine Korrektionslinie für die Thur im Auge zu behalten.

Endlich, 1862, trat der Regierungsrat mit Gutachten und Plänen vor den Großen Rat. Da stellte man aber zunächst fest, daß die rechtlichen Grundlagen fehlten. Noch einmal verflossen vier Jahre, bis der Große Rat am 29. Mai 1866 das Gesetz über den Unterhalt und die Korrektion der öffentlichen Flußgewässer verabschieden konnte. Der entscheidende § 30 dieses Gesetzes lautet: «Unter staatlicher Aufsicht und Leitung ist vorab eine durchgreifende Korrektion der Thur, auf Grundlage eines rationalen Wührsystems, vorzunehmen.»

Dem Gesetz folgte am 5. Oktober 1867 die Vollziehungsverordnung. In ihrem ersten Teil befaßt sie sich mit der Bau- und Beitragspflicht. Eine Spezialkommission für die Thurkorrektion, der nebst dem Chef des Straßen- und Baudepartementes, Regierungsrat Dr. Keller, als Präsidenten die beiden Obergerichte Meßmer und Häberlin angehörten, wurde mit der schwierigen und dornenvollen Aufgabe betraut, die in Hinsicht auf das neue Flußbett pflichtigen Korporationen zu bestimmen oder gegebenenfalls neu zu schaffen. Im zweiten Teil sind die technischen Weisungen enthalten, und als Frist für die Vollendung des Werkes sind zehn Jahre genannt. Schließlich erteilte der Regie-

rungsrat der vorgelegten Korrektionslinie seine Zustimmung und ermöglichte damit die Aufnahme der praktischen Arbeit, die sich über ein volles Vierteljahrhundert erstrecken sollte.

### *Die Durchführung der Korrektion*

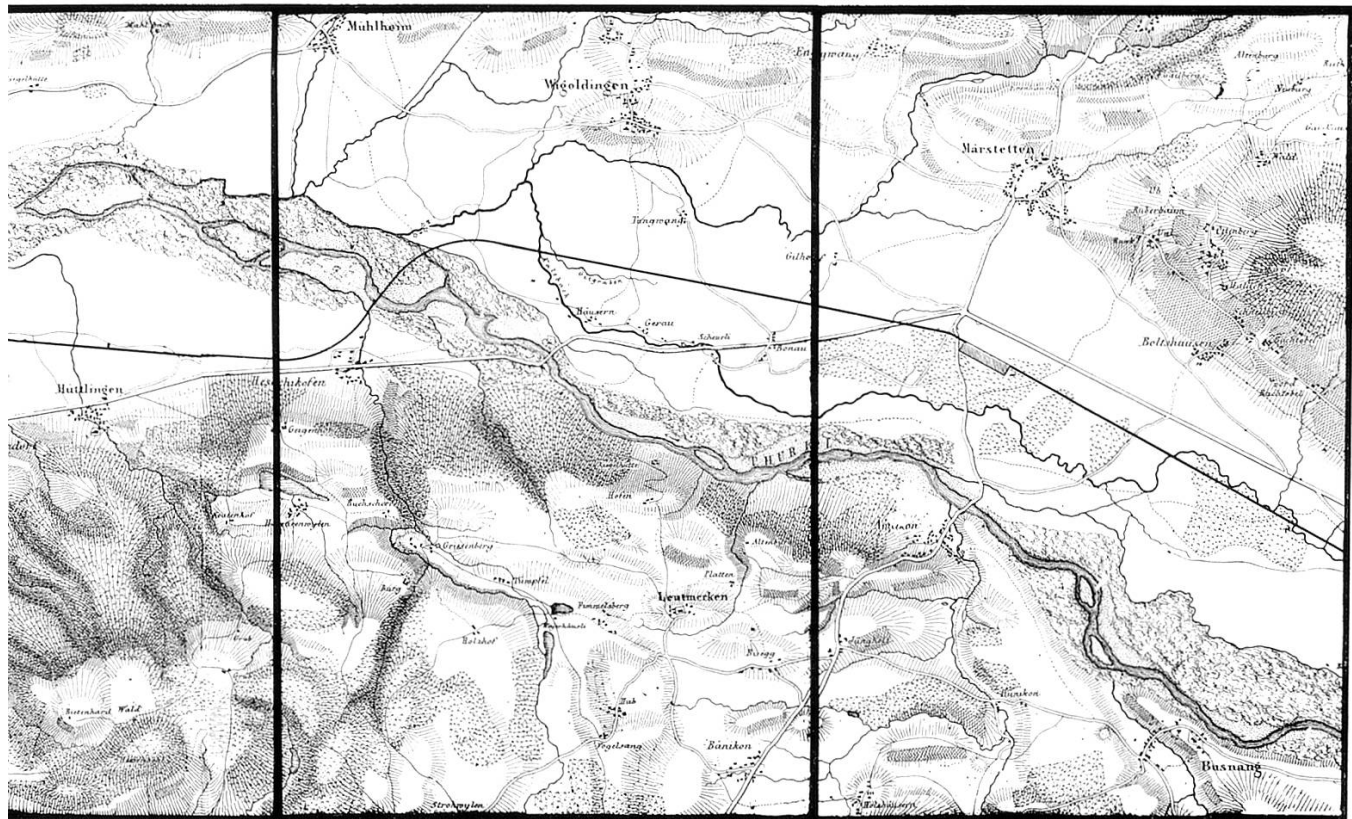
Nach der Festlegung der Korrektionslinie wurde diese samt der Normalbreite des neuen Flußbettes von Unterau bei Sulgen bis Dietingen vermarktet. Die Nieder- oder Mittelwasserrinne erhielt dabei im Raume Sulgen eine Breite von 40 Metern, von Bürglen bis zum Murgeinlauf von 45 Metern und weiter talwärts von 46,5 Metern. Dort, wo ein neues Flußbett erstellt werden mußte, legte man in der Flußachse einen 10 Meter breiten Kanal an und überließ die Ausweitung auf die projektierte Breite dem Flusse selbst. Wenn man Glück hatte, so geschah das. Sehr oft aber erlebte man auch böse Überraschungen, sei es, daß der Fluß den ausgestochenen Kanal einfach zuschwemmte und ins alte Bett zurückkehrte, oder sei es, daß er irgendwo – dem geringsten Widerstande folgend – aus dem neu gestochenen Kanal ausbrach, oder sei es schließlich, daß der gewachsene Boden durch Wurzelwerk – namentlich von dichtem Schilf – so fest zusammengehalten wurde, daß ihm auch der Fluß nichts anzutun vermochte. Dann mußte der Mensch wieder von Hand nachhelfen.

War einmal das Niederwasserprofil erreicht, so mußte es gesichert werden. Das geschah dort, wo genügend große Steine vorhanden waren, durch eine Steinpflasterung. Wo das nicht möglich war, erstellte man hölzerne Wuhrbauten. Diese bestanden aus Sinkwalzen dort, wo man mit einer weiteren Vertiefung der Sohle rechnen mußte, und aus gewöhnlichem



Flechtwerk dort, wo eine Vertiefung des Bettes nicht zu erwarten war. Insgesamt mußten 66,5 Kilometer Uferlinien mit Wuhungen versehen werden, was so bedeutende Mengen Wuhholz erforderte, daß der Ausbau zeitweise wegen Mangels stockte und der Regierungsrat sich veranlaßt sah, jede Ausfuhr von Wuhholz aus dem Kanton zu verbieten.

Beidseits der Niederwasserrinne wurde im flachen Land ein Streifen von 90 Metern für die Aufnahme der Hochwasser bestimmt. Um dieses sogenannte Thurvorland über die Niederlauf Rinne zu erheben, legte man schiefgestellte Querverbauungen aus Holzfaschinen an, Traversen, die den Zweck hatten, Geschiebe aufzuhalten und die Wasser wieder gegen die Flußmitte zu lenken. Die beiden Hochwasserstreifen sollten auf ihrer



Die Thur zwischen Frauenfeld und Weinfelden auf dem «Situationsplan für die eidgenössischen Truppenübungen im Cant. Thurgau», Ende September 1854.

innern, am Fluß liegenden Hälfte unbepflanzt bleiben, während man entlang den Dämmen Wuhholz zog, um für spätere Reparaturen stets genügend Material in der Nähe zu haben.

Schließlich folgte die Errichtung der Hochwasserdämme, welche die hinterliegenden Felder vor Überschwemmungen schützen sollten. Sie erhielten – nach dem ursprünglichen Plan – eine Höhe von 3 Metern; das aber reichte, wie sich bald zeigte, nicht aus.

Doch das war nicht die einzige Überraschung. Jedes Hochwasser der Thur läßt nämlich Schlamm liegen, dessen Höhe pro

Überschwemmung zwischen 0,5 bis 3 Zentimeter variiert. Sind keine Hochwasserdämme vorhanden, so erfolgt die Ablagerung gleichmäßig über die ganze überschwemmte Ebene. Sind die Dämme aber vorhanden, so findet die Ablagerung nur zwischen diesen statt. Das Flußprofil steigt gegenüber dem Hinterland und droht diesem mit Versumpfung. Tatsächlich machte sich eine derartige Entwicklung in der Ebene der Thur entlang zwischen Eschikofen und dem Murgeinlauf bemerkbar und zwang zur Anlage von Binnenkanälen, die nicht nur diese Ebene zu entwässern, sondern auch die Seitenbäche aufzunehmen und weiter flußabwärts der Thur zuzuführen hatten. Damit diese Bäche mit ihrem Geschiebe die Kanäle nicht zudeckten, mußten sie im Ober- und Mittellauf verbaut und mußte die Einmündung der Binnenkanäle in die Thur durch sogenannte Rückstaudämme gesichert werden.

Eine riesige Arbeit! Und wie wurde sie ausgeführt? Der Staat besorgte lediglich die Leitung und Aufsicht. Die Arbeit blieb den Wuhrkorporationen, Gemeinden und Privaten, die sie meist im Frondienst ausführten. Deswegen wurde auch praktisch nur während des Winters gearbeitet, und es hing sehr vom Wetter ab, wie das Werk fortschreiten konnte. Allzuoft wurden neu-erstellte Teile durch Hochwasser zerstört. Die Kosten wurden von den Anstößern, dem Kanton und dem Bund getragen. Viele rechtliche Fragen mußten gelöst werden, so die Regelung der Wuhrpflicht am neuen Flußlauf, die Neufestlegung der Gemeindegrenzen. Aus Angst vor den Pflichten verzichteten Besitzer von Auenwäldern auf ihr Eigentum und überließen es großzügig dem Staat.

Auch die Brücken schufen Probleme. Dort, wo die alte Pfyner Holzbrücke stand, gab es keinen Fluß mehr. Sie war unnütz, mußte abgebrochen und 1875 durch eine neue ersetzt werden.

Die Eschikofer Brücke war zu kurz. Sie überdeckte nicht das ganze Hochwasserprofil. Deshalb erhielt sie eine Verlängerung. Man kann den Zwitter noch heute bewundern. Die Brücken von Rohr und Üßlingen mußten überhaupt ersetzt werden.

1879 streikten die Gemeinden Üßlingen, Horgenbach, Warth und Niederneunforn. Sie hielten die ganze Korrektio für verfehlt und mußten durch ein besonderes Gutachten beruhigt werden. Als die neue Brücke bei Üßlingen projektiert wurde, verlangte die Gemeinde, daß sie auch Platz für eine Straßenbahn aufweisen müsse.

### *Ein wertvolles Werk*

Thurverbauungen von seiten der Anstößer und damit der direkt Betroffenen hat es seit langem gegeben. Neu war, daß der Staat, gedrängt durch die Öffentlichkeit, gedrängt durch die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse, sich der Sache annehmen mußte und sie so behandelte, daß dadurch der Gesamtheit der Gemeinden im Thurtal gedient war. Im Moment mochte sich die eine oder andere Gemeinde benachteiligt, ausgenutzt oder besonders hart belastet vorkommen. Im Rückblick vermag aber wohl niemand dem Werk den Sinn abzuspochen.

### *Quellen*

Akten und Pläne zur Thurkorrektio (Staatsarchiv Thurgau); Amtsblatt des Kantons Thurgau (Staatsarchiv Thurgau); Rechenschaftsberichte des Regierungsrates des Kantons Thurgau an den Großen Rat (Staatsarchiv Thurgau); Bericht des Regierungsrates

des Kantons Thurgau an den Großen Rat über die Wasser-  
verheerungen im Jahre 1876 und über die bezüglichlichen Maß-  
nahmen, Frauenfeld 1878 (Kantonsbibliothek Thurgau); Gesetzes-  
sammlung für den Kanton Thurgau, Vierter Band, Frauenfeld  
1866.

#### *Literatur*

H. Wegelin, Veränderungen der Erdoberfläche innerhalb des  
Kantons Thurgau in den letzten 200 Jahren, Mitteilungen der  
Thurgauischen Naturforschenden Gesellschaft, XXI. Heft, 1915;  
A. Schmid, Die Flußkorrekturen im Thurgau, Mitteilungen der  
Thurgauischen Naturforschenden Gesellschaft, IV. Heft, 1879;  
Alfred Weber, Die Grundwasserverhältnisse des Kantons Thurgau,  
Mitteilungen der Thurgauischen Naturforschenden Gesellschaft,  
XXXIV. Heft, 1953.