Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch
Band: 49 (1974)

Artikel: Die Thurbrücken
Autor: Lei, Hermann
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-698864

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: 02.07.2025

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

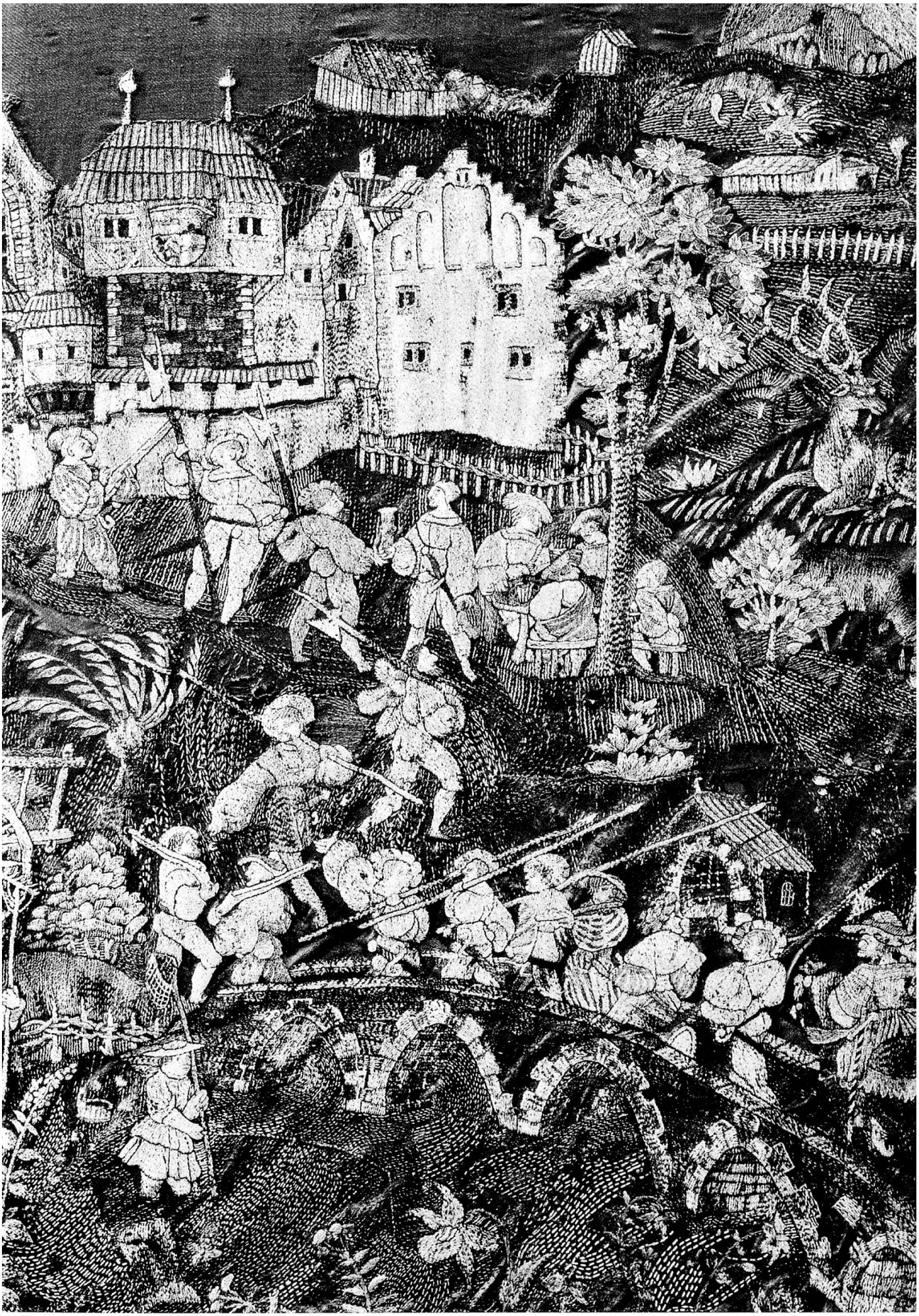
Hermann Lei senior

Die Thurbrücken

Während heute neunzehn Brücken auf Thurgauer Gebiet den Verkehr zwischen den beiden Ufern der Thur vermitteln, konnte der Fluß vor etwas mehr als fünfhundert Jahren nur bei niedrigem Wasserstand auf Furten überquert werden. Da und dort gab es später eine Fähre, die den Übergang erleichterte. Die Thur stand, wie andere Flüsse, unter direktem Schutze des Deutschen Reiches. Beim Kaiser hatte die Bewilligung einzuholen, wer beispielsweise eine Fähre in Betrieb nehmen wollte. Als der Gewerbefleiß der Zünfte und die Unternehmungslust der Kaufleute den Kreis ihrer Wirksamkeit zu erweitern begannen, genügten natürlich Furten und Fähren nicht mehr. Es ist darum gewiß kein Zufall, daß der erste, der auf Thurgauer Boden vom Kaiser die Bewilligung zu einem Brückenschlag holte, ein Angehöriger der Konstanzer Kaufmannsgilde war, Berchtold Vogt, der Besitzer der Weinfelder Herrschaft.
Brücken führen die Menschen zusammen. Der Fluß trennt, die Brücke vereinigt! Lassen wir die Brücken und Stege an uns vorbeiziehen, von der Stelle an, wo die Thur den Kanton betritt.

Von Bischofszell bis Sulgen

Wenn uns auch der älteste Brückenbaubrief nach Weinfelden führt, so ist dort doch wahrscheinlich nicht die erste Thurbrücke gestanden. In einem Pergamente aus dem Jahre 1325 wird ein Steg erwähnt, der bei Bischofszell die Thur überquerte. Diesen Übergang nennt auch die Reimchronik der Appenzellerkriege. Vermutlich stand dieser Steg etwas oberhalb der heutigen Bischofszeller Brücken, etwa dort, wo sich noch die Flurbezeichnung «Stegwiesen» erhalten hat. Die jetzt noch stehende, alte krumme Brücke, die zum Muggensturm hinausführt, konnte erst



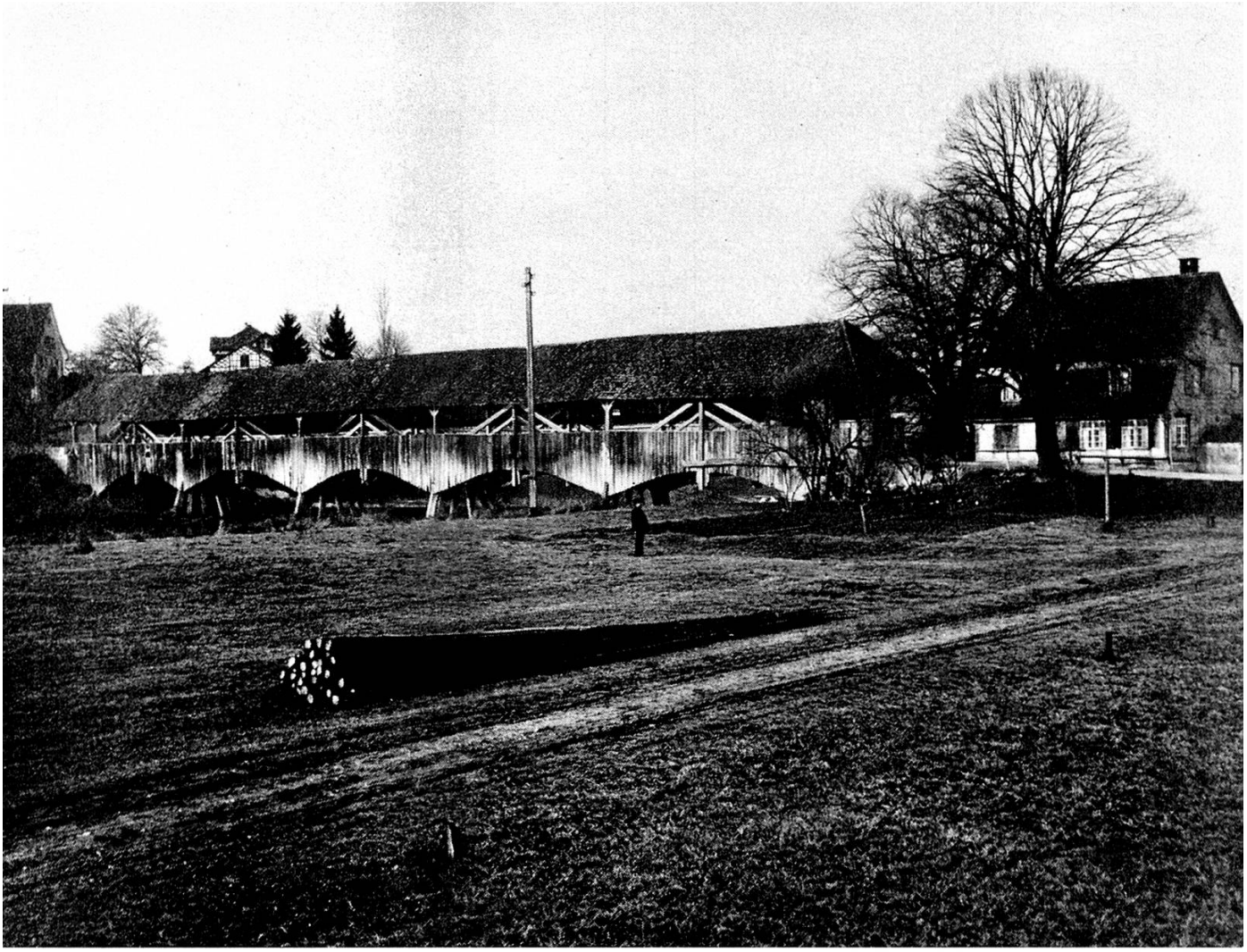
Die Thurbrücke bei Bischofszell. Ausschnitt aus dem Bischofszeller Teppich. Wollstickerei aus dem ersten Drittel des 16. Jahrhunderts mit zeitgenössischen Szenen. Heute im Historischen Museum in Basel.

ab 1487 begangen werden. Um diese handelt es sich im Brückenbrief von 1479. Der Übergang war zu allen Zeiten zollfrei. Wieso ließ sich der Besitzer eine solch bedeutende Einnahme entgehen? Vielleicht standen den Brückenherren Bindungen im Wege, einen Zoll zu erheben, die auf den Klauseln einer Stiftung beruhten! Und da werden wir natürlich an die Sage erinnert, die sich an die Brücke knüpft und die Thomas Bornhauser mit den Worten einleitete:

Willst du etlich Augenblicke nicht hier stille stehn?
Alt ist freilich, krumm die Brücke, doch der Zoll gar schön.
Wer die Brücke will betreten, soll im Gehen auch
Fromm ein Vaterunser beten, nach der Vorzeit Brauch.

Leider ist aber die in der Sage genannte Frau von Hohenzorn, die die Brücke im Gedenken an ihre Söhne, die in der hochgehenden Thur ums Leben kamen, gestiftet haben soll, nicht nachweisbar. Obwohl wir also keine Beweise zur Erhärtung der Sage haben, «mag die Erzählung als unsichtbares Denkmal edler Gesinnung weiterhin in der Volksseele verankert bleiben», wie Albert Knoepfli in den «Blättern vom Bischofsberg» im Jahre 1948 schrieb.

Die Brücke mußte nach Wassernöten immer wieder repariert werden. Ein großer Eingriff veränderte 1860 bis 1862 ihre Gestalt. Der Scheitel der Fahrbahn wurde etwas abgetragen, die Anfahrten wurden dagegen erhöht, Gefälle und Steigung also ausgeglichen. Ferner versuchte man durch korrigierende Ausladung der Fahrbahn deren gewundenen Verlauf etwas zu strecken. Auch Ausweichstellen für Fußgänger wurden angebracht. Glücklicherweise konnte 1968/69 in angemessener Entfernung dieses ehrwürdigen Zeugen eine neue Brücke erstellt werden, die den Fahrverkehr bewältigt. Damit war die Möglichkeit gegeben,



Alte Weinfelder Thurbrücke von 1789, abgebrochen 1913.

dieses Bauwerk von nationaler Bedeutung wieder in den alten Zustand zu bringen. «Köstlich ist diese alte Brücke. Von einem der fünf massigen Pfeiler zum andern spannt sie ihre Bogen, aber die Stützen sind zweifach verschoben. Der Brückenweg bummelt erst nach rechts, dann ein Stücklein nach links, und erst am andern Ufer besinnt er sich auf schickliche Gradlinigkeit.»
Von der rechten Flußseite, zwischen Kradolf und Bischofszell, setzt seit 1906 ein kleiner eiserner Steg von 58 Metern Länge über zwei Pfeiler nach Halden hinüber. Dem kleinen Verkehr hatte früher eine Fähre Genüge geleistet.
1873 wurde die Thurfähre zwischen Schönenberg und Kradolf durch eine feste Brücke ersetzt. Bis zu diesem Zeitpunkte waren die beiden Dörfer getrennte Wege gegangen. Seit 1927 überspannt eine Eisenbrücke mit betonierter Fahrbahn den Fluß. Sie ruht auf zwei Pfeilern.
Der eiserne, pfeilerlose Steg zwischen Befang und Buhwil wurde 1897/98 erstellt. In einer freiwilligen Sammlung trugen 298 Spender 1730 Franken zusammen. Vor allem Sulgen war an dem Übergang interessiert. Es nahm deshalb vier Neuntel der Bau-

kosten auf sich, obwohl sich der Steg völlig auf Buhwiler und Kradolfer Boden befindet. Vertraglich wurde noch festgelegt: «Den zukünftigen Unterhalt des Steges hat zu zwei Dritteln die Gemeinde Buhwil und zu einem Drittel die Gemeinde Sulgen zu übernehmen.» Vor der Erstellung des Steges hatte auch hier eine Fähre ihren Dienst getan. Am Ende der Brücke, auf der linken Flußseite steht noch das alte «Fahrhaus».

Die Brücken im Mittelthurgau

Der Anfang des 19. Jahrhunderts ist im Thurgau das Zeitalter des Straßenbaues. 1832 richtete Istighofen an Bürglen die Anfrage, ob man zu einem Brückenbau bereit wäre. Da Bürglen, nach anfänglicher Zustimmung, dann doch nichts von einem solchen Bau wissen wollte, unternahm es ein Privatmann, Bezirksschreiber Häberlin, zusammen mit der Gemeinde Istighofen, eine gedeckte Holzbrücke zu erstellen. Das benachbarte Weinfelden sah den Brückenbau im Osten gar nicht gerne. Seiner Meinung nach sollte der Verkehr von Konstanz nach Wil über Weinfelden geleitet werden und nicht über Bürglen. Zudem fürchtete die Gemeinde, durch den Brückenkopf bei Istighofen werde die Richtung des Thurlaufes zum Schaden Weinfeldens geändert und die Hochwassergefahr vergrößert. Aber der Bau ging weiter und konnte trotz zwei Bauverboten der Regierung, nach schier endloser Trölerei im Sommer 1836, dem Fußgängerverkehr übergeben werden.

Streit um einen Brückenzoll

Kaum war dies geschehen, entbrannte ein Streit über den zu erhebenden Zoll. Die Erbauer bezogen diesen ohne Bewilligung der Regierung. Die Oberbehörde verbot darauf den Zollbezug. Was taten die Brückenherren? Sie brachten am Eingang der Brücke ein Sperrtor an und gaben in einem Anschlag bekannt, daß jedermann die Brücke passieren könne, wenn er statt des verbotenen «Zolles» ein «Sperrgeld» bezahle!! Auch in andern Dingen gingen die Brückenbesitzer recht selbstherrlich vor, so daß der Regierungsrat den Unternehmern in Bürglen gar mit militärischen Maßnahmen drohte. Am 13. September 1836 erschien Statthalter Kesselring vom Bachtobel mit vierzig Mann, um in Bürglen den obrigkeitlichen Anordnungen Nachachtung zu verschaffen. Die geforderte Wegschaffung der Notbrücke (heutige Vorlandbrücke) konnte ohne Widerstand ausgeführt werden. Dadurch war die Brücke aber wieder unpassierbar. Neue Eingaben an die Behörden! Im Frühjahr 1837 konnte endlich die Zufahrt zur Brücke wieder in Ordnung gebracht werden, und sofort setzte der uneingeschränkte Verkehr darüber ein. Die in Zürich versammelte Tagsatzung bewilligte 1839 den Tarif für die Benützung der Brücke. (Gleichzeitig auch für Eschikofen.) Er entsprach den üblichen Brückengeldern.

Zolltarif:

1. Von jeder Person, sooft sie die Brücke betritt, 1 Kreuzer.
2. Von beladenen Fuhrwerken mit ein bis vier Stück Zugvieh bespannt, pro Stück 4 Kreuzer.
3. Von beladenen Fuhrwerken mit fünf oder mehr Stück Zugvieh bespannt, pro Stück 6 Kreuzer.
4. Von unbeladenen Fuhrwerken pro Stück angespannten Zugviehs 3 Kreuzer.

5. Pro Stück Großvieh 3 Kreuzer. Der Fuhrmann in Positionen 2 bis 5 ist frei.
6. Von Kleinvieh bis zehn Stück, pro Stück ½ Kreuzer. Herden von mindestens elf Stück, pro Stück ¼ Kreuzer. Der Führer oder Treiber zahlt extra.
Die Brückenzölle verschwanden mit der neuen Bundesverfassung von 1848. Genau 100 Jahre nach dem Bau der gedeckten Holzbrücke bewilligte der Große Rat den Kredit für eine neue Betonbrücke.
Am 15. Februar 1453 erhielt der Weinfelder Herrschaftsinhaber Berchtold Vogt von Kaiser Friedrich III. das Recht, eine Brücke über die Thur zu bauen. In diesem ältesten Thurbrückenbriefe des Thurgaus wurde Vogt auch gestattet, einen Brückenzoll zu verlangen von allen Personen und Tieren, die auf ihr den Fluß überqueren wollten. Vogt durfte aber niemanden zwingen, den Steg zu benützen; wer es vorzog, neben der Brücke durch das Wasser zu waten, sollte dazu berechtigt sein! – Die entstehenden Brückenunterhaltskosten waren aber größer als die Zolleinnahmen! 1524 schon riß ein Hochwasser die Brücke weg. Neubau! 1618 notierte sich Pfarrer Kesselring in Wigoltingen: «... zwüschen neuw und alt Liechtmeß schneite und regnete es so stark, daß alle Wasser überloffen; die Thurbrugg zu Weinfelden ward ganz hinweggeführt, zerriß alle Müliwuhr ...» – Was wollte man anderes tun, als wieder zu bauen. Aber schon vierzig Jahre später vernichtete ein neues Hochwasser das Werk. Nun mußte man sich wieder mit einer Fähre behelfen, bis sich 1682 sieben Weinfelder Bürger entschlossen, einen neuen Übergang zu erstellen und diese Brücke gar mit Geländern zu versehen: «Die alte Brugge hat uff den Syten keine Lähnen gehabt; es hat aber unsere dermahllige Frau Obervögtin so vill vermögen, daß uff beiden Syten Lähnen gemacht worden. Die habendt für Holz,

Latten und Nägel gegen 20 Gulden gekostet. Ist für Mensch und Vych sicherer daruff zu wandeln.» Gute hundert Jahre duldete der Fluß diesen Steg. Dann, im Sommer 1789, trugen auch ihn die Wassermassen weg. Sofort erstellte die Gemeinde unter der Leitung des Baumeisters Moser von Bronschhofen eine neue Brücke, und zwar eine gedeckte. Ihr konnte der Fluß nichts mehr anhaben. Nach dem Bau des steinernen Überganges im Jahre 1911 wurde der Zeuge alter Zimmermannskunst abgebrochen. Der gegenwärtig immer noch den Dienst versehende Übergang von 166 Metern Länge besteht zur Hauptsache aus zwei großen Bogen aus Eisenbeton. Sie haben eine Spannweite von je 36 Metern. Die Fahrbahn liegt etwa 14 Meter über der Thursohle.

Im Zusammenhang mit den technischen Erneuerungen bei der Mittelthurgaubahn konnte im Frühling 1973 eine neue Vorspannbetonbrücke den Bahnverkehr übernehmen. Sie ersetzt die seit 1911 die Thur überspannende Stahlbrücke, die Jahr für Jahr beträchtliche Unterhaltskosten verursachte. Die alte Bahnbrücke kostete 224 500 Franken, die neue wird etwa auf 1½ Millionen zu stehen kommen.

Zu Beginn der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts drängte sich der Bau eines Fußgängersteges zwischen Bußnang und Weinfelden auf. Die mechanische Weberei, die sich im Thurvorgelände angesiedelt hatte, beschäftigte viele Arbeiter, die hinter der Thur wohnten. 1881 beschloß die Gemeindeversammlung von Bußnang, einen Drahtseilsteg für rund 12000 Franken errichten zu lassen. Weinfelden trug an den Bau 2000 Franken bei und 1000 Franken als Loskauf von jeder Unterhaltspflicht! 3500 Franken leistete das kleine Bußnang. In den Rest teilten sich die Weberei Bühler, Privatleute und der Staat. An zwei armdicken Drahttauen aufgehängt, überspannt der 120 Meter lange,

heute etwas renovationsbedürftige «Ganggelisteg» (die einzige Hängebrücke) die rauschenden Wasser.
Durch Amlikon führte einst der Pilgerweg von Konstanz über die Thur nach Fischingen und Einsiedeln. Der Weg, heute noch teilweise als Feldweg benützt, trägt den Namen Schwabenweg. Eine Fähre verband die beiden Flußufer. Das Fährerecht kam 1541 von den Herren von Ulm auf Grießenberg als Lehen an die Fehr von Amlikon. 1727 beschloß die Tagsatzung, die Gemeinde Amlikon solle befugt sein, eine Brücke über die Thur zu erstellen, ähnlich wie die Sangerbrücke zu Weinfelden. Über diese sofort erstellte Brücke führte dann auch die Straße von Arbon nach Zürich, und zwar von Weinfelden «durch das Feld hinab». Nach Überschreitung der Brücke ging's über den Grießenberger Berg nach Eschikofen hinunter und über Felben nach Frauenfeld. 1821 kam es in Amlikon zum Bau einer gedeckten Holzbrücke, die dann nach knapp neunzig Jahren dem gewaltigen Hochwasser vom 15. Juni 1910 zum Opfer fiel. Die darauf in den Jahren 1912/13 konstruierte Fachwerkbrücke hat mit den Vorlandbrücken eine Länge von 153 Metern. Die Vorlandbrücken, wie sie bei verschiedenen Übergängen bestehen, sind notwendig, damit Hochwasser einen ungehinderten Abfluß haben. Nebst andern Projekten stand nach 1830 eine möglichst kurze und gut ausgebaute Straße durch das Thurtal im Vordergrund. Da bei Eschikofen eine Fähre bestand, ist anzunehmen, daß schon vorher ein Sträßchen die Lokalverbindung nach Wigoltingen und Müllheim hinüber herstellte. Im Juni 1833 entschloß sich der Große Rat, die Straße Weinfelden–Frauenfeld östlich von Eschikofen über die Thur zu führen. Eine Aktiengesellschaft übernahm den Bau der Holzbrücke. Man kann sich den Sturm vorstellen, der in der Folge losbrach. Vor allem die rechtsufrigen Gemeinden waren mit der Straßenführung nicht einverstanden.

Der Ganggelisteg bei Weinfelden.

Pfyn fürchtete die Konkurrenzierung seiner Brücke. Im Frühling 1837 konnte die Fahrbahn in die Brücke gelegt werden. Von Brückeneinweihungsfeierlichkeiten weiß man nichts, nicht einmal der Tag der Eröffnung ist bekannt! Die Kosten der 91 Meter langen Brücke beliefen sich auf 28700 Gulden. In diesem Preise sind aber die Vorlandbrücken nicht einberechnet.

Der erste Zoller auf der Brücke versah sein Amt schlecht. Als beispielsweise Statthalter Kesselring 1840 eines Abends um acht Uhr über die Brücke fahren wollte, war diese schon verschlossen und das Zollhaus dunkel. Kesselring mußte die Verschrankung selber lösen, um heimfahren zu können. Aus dem Brückendekret sei festgehalten: «Jeder soll bei der Bezugsstelle anhalten und sein Betreffnis entrichten. Wer durch schnelles Vorbeifahren sich der Bezahlung zu entziehen versucht, verfällt in eine Buße von dem vierzigfachen Betrag des Brückengeldes.»

Die neue Straßenbrücke, eine Pioniertat, überquert die Thur westlich der alten, in schräger Richtung. Es war die erste Brücke von solcher Länge aus Vorspannbeton. Am 5. April 1954 wurden die vierundzwanzig für den Vorspann notwendigen Kabel von je

150 Metern Länge auf die Brücke gebracht. Eine Kolonne von einundvierzig Mann war notwendig, ein einziges Kabel von der Stelle zu bringen und bereitzulegen.

Die Brücken im unteren Thurgau

Die Geschichte des Pfyner Überganges liegt noch im dunkeln. Einige lichte Stellen sind aber doch vorhanden. Schon die alte Römerstraße, die dem Knotenpunkt Ad Fines zustrebte, überquerte zwischen Felben und Pfyn, oberhalb der heutigen Brücke, die Thur. Aus dem 15. Jahrhundert liegen Berichte von Fähren vor, die dort den Dienst versahen. Aber schon Ende des 16. Jahrhunderts erwähnt ein Basler (Ryff) eine Thurbrücke bei Pfyn. In der Beschreibung des landvögtischen Huldigungsrittes vom Jahre 1748 wird wieder eine Fähre erwähnt.

Abenteuer mit der Fähre

Aus dem Reisebericht der Pariserin Madame de la Briche vernehmen wir (geschrieben am 25. Juli 1785): «Wir sind durch den Thurgau gefahren, ein sehr reiches, sehr bebautes Land, das aber nichts Reizvolles hat. Bei unserer Ankunft in Pfyn sagte man uns, die Brücke sei vor wenigen Tagen zusammengebrochen, der zu allen Zeiten reißende Fluß sei durch den unmäßigen Regen zu einem wahren Strom geworden. Wir verbrachten etwa 2¼ Stunden am Ufer des Flusses, wobei der Regen beständig zunahm und den Strom anwachsen ließ.» Endlich kamen etwa zwanzig Männer, um Pferde, Wagen und Menschen auf einer Fähre hinüberzubefördern. Man versuchte es zuerst mit den

Pferden. «Die Vorstellung, die ich von der Überfahrt unserer Pferde geben kann, ist diejenige eines vom Wind davongetragenen Staubwirbels. Aber schließlich langten sie am andern Ufer an. Man versicherte mir, daß der schwere Wagen noch besser widerstehen werde. Wir betraten die Fähre, ich schloß die Augen, und wir befanden uns auf der andern Seite. Es gibt Augenblicke im Leben, die nichts vergessen lassen können, und das war ein solcher.» – Bald darauf, 1794/95, kam es zum Bau einer hölzernen Brücke, die 1876 einer eisernen weichen mußte. Diese Konstruktion hat man 1914 etwas gehoben, um den Hochwasserdurchfluß günstiger zu gestalten. Der Neubau von 1963/64 sollte im Sommer 1965 eingeweiht werden. Wegen der großen Überschwemmungen verzichtete man auf ein Eröffnungsfest. 300 Meter unterhalb der jetzigen Brücke gibt es ein altes Zollhaus. Eine der früheren Brücken hat wohl dort den Fluß überquert.

Die Eidgenossenschaft errichtete 1897, in der Nähe der Seebachmündung in die Thur, den sogenannten Ochsenfurtsteg. 1959 mußte er 850 Meter abwärts verlegt und verlängert werden. Er ist etwa 178 Meter lang.

Von Frauenfeld nach Norden durchquert eine Straße die Thurebene und führt zur Rohrer Brücke. Vor 1864 besorgte dort eine Fähre den Verkehr über die Thur. Um die weinreichen Gegenden von Ittingen, Herdern und Hüttwilen besser mit der Station Frauenfeld zu verbinden, wurde im angeführten Jahre der Bau einer hölzernen Brücke in Auftrag gegeben. Dieser gedeckte Übergang auf Steinpfeilern war das Werk von J. Rauschert von Wil und W. Moser von St. Gallen. 1877 wurden der Brücke noch zwei Vorlandbrücken aus Eisen beigefügt. Wohl krachte das Holzwerk beim Hochwasser 1910 bedenklich in allen Fugen, aber es behauptete sich. Die heutige Betonbrücke, deren Fahrbahn auf drei Pfeilern ruht, baute 1918/19 die Firma Züblin AG.

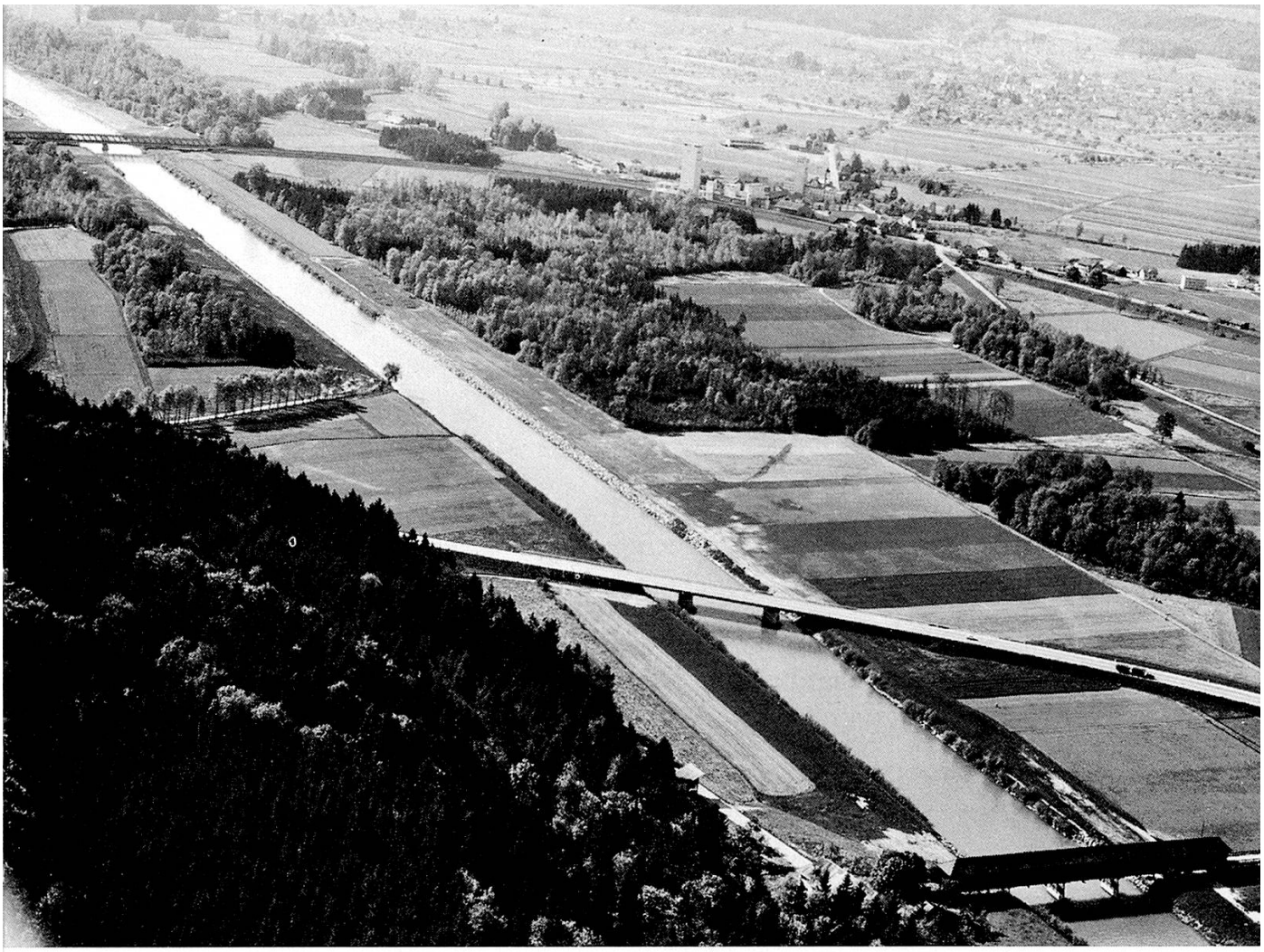
Unbeschwert wandert es sich von der Rohrer Brücke, auf dem linksseitigen Hochwasserdamm, zwischen Thur und Binnenkanal, durch den Auenwald zur Üßlinger Brücke. Das Fehlen eines Überganges kann auch Vorteile haben. Das erfuhr Winterthur im Jahre 1292, «als die Zürcher in der Bosheit ihres Herzens» die genannte Stadt zerstören wollten und ihnen der verbündete Bischof von Konstanz nicht rasch genug zu Hilfe kommen konnte, «wegen Überschwemmung des zwischen Konstanz und Winterthur fließenden Flusses Thur». In späteren Jahrhunderten vermittelte ein Fährdienst bei Üßlingen den Verkehr zwischen Frauenfeld und Schaffhausen. 1808 zimmerte dann Baumeister Kappeler eine gedeckte Holzbrücke, bei der ein Zoll erhoben wurde. 1889 verdrängte ein eiserner Übergang den Holzbau, und seit 1933 befindet sich dort eine eiserne Brücke mit betonierter Fahrbahn.

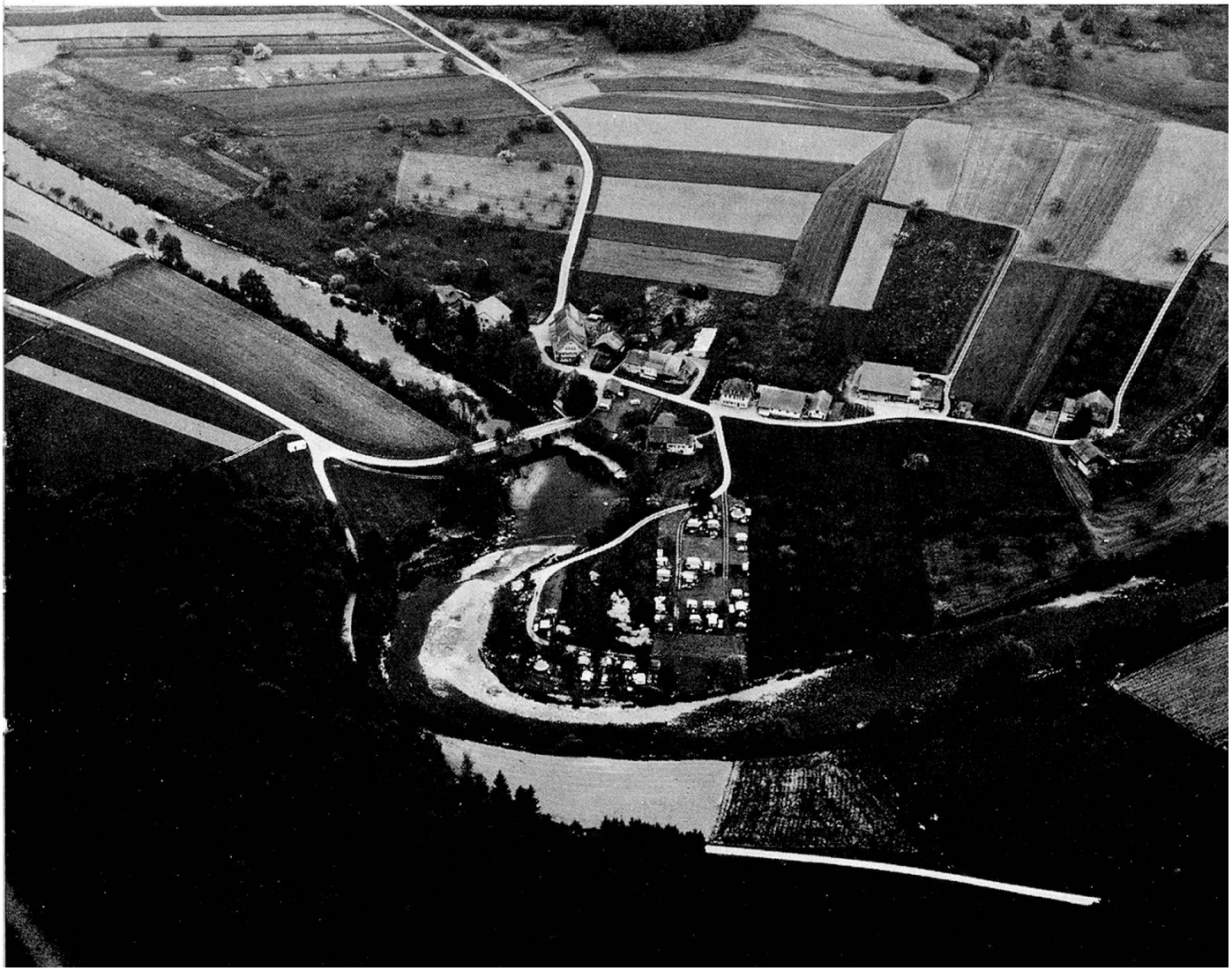
Die Thurbrücken bei Pfyn und Eschikofen.

Die Sitter, ein Zufluß der Thur, bei Leutswil.

Die Dammwanderung führt weiter. Auf offener Strecke überblickt man das weite, fruchtbare Gelände von Ellikon und Altikon, das in früheren Zeiten immer wieder von Überschwemmungen heimgesucht wurde. Dann steht man plötzlich vor einer kantonalen Grenzmarke. Die Thur wird zum Grenzfluß zwischen Thurgau und Zürich. Und schon kommt der zweitletzte Übergang in Sicht. Zwischen Feldi und Halden bei Dietingen stand seit 1882 ein hölzernes Brücklein. Schon elf Jahre nachher fiel es einem Eisgang zum Opfer. Seither setzt dort ein eiserner Fußgängersteg über die Thur.

Nach Lust und Laune kann man den Weg auf dem Damme fortsetzen bis zur 1,52 Kilometer entfernten letzten Brücke in diesem Grenzgebiet. Der bescheidene Verkehr zwischen Altikon und Niederneunforn wurde jahrhundertelang durch eine Fähre vermittelt. Die Fähregerechtigkeit bestand je in einem Personen-, Wagen- und Roßschiff. Die Schiffe wurden durch einen Fähr-





mann bedient, der im Fahrhaus am rechten Ufer wohnte. Im Dezember 1859 richteten die beiden Gemeinden ein Gesuch um einen Brückenbau an den Regierungsrat. Aber erst 1875 kam es zur Erstellung einer eisernen Brücke. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur–Singen beteiligte sich mit 60000 Franken. Die restlichen 65000 Franken wurden von den Kantonen Zürich und Thurgau je hälftig übernommen. Diese Brücke erfuhr 1922/23 eine Erhöhung und Verstärkung.

Literatur

Dr. Emil Stauber, Herrschaft und Gemeinde Altikon an der Thur; E. Stauber, Geschichte der Gemeinde Ellikon an der Thur; H. Ausderau, Geschichte der alten Thurbrücke bei Eschikofen; H. Ausderau, Die Thurbrücke von Bürglen-Istighofen; A. Knoepfli, Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau III; Blätter vom Bischofsberg; Thurgauer Zeitungen; Daten und technische Angaben durch das kantonale Tiefbauamt; Pierre de Zurich, Les Voyages en Suisse de Madame de la Briche en 1785 et 1788.